# ARIPI ROMÂNEȘTI



Director: Comandor
AL. DEMETRE

757

(S. M. P.)

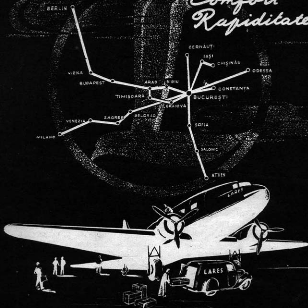
25 IANUARIE 1944
ANUL III, Nr. 56

IN MISIUNE, LA BORDUL UNUI BOMBARDIER GREU ROMÂNESC

LEI 20

LINII AERIENE
INTERNE și
INTERNAȚIONALE

*Siguranța*
*Comfort*
*Rapiditate*




# LARES

LINIILE AERIENE ROMÂNE EXPLOATATE CU STATUL


„ARIPI ROMANEȘTI" Organ oficial de propagandă al Subsecretariatului de Stat al Aerului. Redacția și Administrația: Str. Sărindar Nr. 9 et. I Telefon: 3.45.28, cont cec: 1334.

Director: Comandor av. rtg. AL. DEMETRESCU. Redactori: NICOLAE LADMISS ANDREESCU și GION.

Costul abonamentelor: intreprinderi, fabrici, instituțiuni de Stat și particulare, de sprijin: dela lei 5000, obișnuite: lei 1500 anual. Pentru particularj: lei 480 anual. Un exemplar lei 20.

Tipografia Soc. Națională de Editură și Arte Grafice „DACIA TRAIANĂ", București Str. Sărindar, 5-7-9- înmatriculată sub Nr. 156942 la Reg. Of. Com.

# Comandantul!

„Nu tancurile, blindatele sau vasele de linie vor câștiga acest „război, ci spiritul soldaților. Nu ordinele scrise îi fac să „depună sforțări maxime, ci contactul personal pe care îl au „cu ei comandanții lor și deci conducerea".

In declarația de mai sus, pe care generalul Montgomery a făcut-o la începutul acestui an în Anglia, este atâta adevăr și de o atât de mare importanță — în special pentru timpurile de azi — încât ea trebue să rețină atențiunea, să fie înțeleasă și însușită pe deplin, de orice comandant, dela șeful de grupă până la cel mai mare conducător de oaste!

Această concepție — pe care generalul american înțelege să o adopte abia acum — a fost introdusă în armata germană odată cu venirea Führerului la conducerea Marelui Reich. S'a spus de multe ori că soldatul german — personal — valorează cât 10 din inamicii lui, datorită pregătirei tehnice și armamentului de care dispune și a spiritului combativ de care este însuflețit. Este adevărat că poporul aliat știe să-și însușească o instrucție și să folosească o armă — oricât de nouă și de complicată ar fi — fiind în același timp, în tradiția existenței lui să se lupte și să-și sacrifice ușor viața pentru țară sau pentru onoarea lui.

Ceeace duce însă la maximum desvoltarea acestor calități indiscutabile, este încrederea totală, oarbă, fără rețineri, pe care soldații germani o au în comandanții lor. Viața — aproape în comun — pe care ei o duc cu șefii lor; grija acestora pentru nevoile sufletești — de multe ori, aparent, fără însemnătate — ale celor mici; respectarea cu strictețe a dispozițiunilor generale și în același timp inexistența oricărui abuz; convingerea înnăscută — dar și constatată — că ordinele pe care cei mici le primesc sunt trecute prin ciurul unei serioase chibzuinți și că sunt absolut necesare Patriei sau serviciului; siguranța că, oridecâte ori este posibil, li se evită orice sacrificiu inutil; contactul permanent și exemplul personal, în timpul greutăților morale și fizice, al luptelor și în special al celor mai grele situațiuni; clipele de destindere care se respectă și pe care cei mici le gustă aproape în comun cu superiorii lor, toate acestea fac din șefii germani, idolii luptătorilor. Increderea și dragostea în cei mari fac din cei mici executanți fără de murmur, viteji fără de seamăn!

Când Reichmareșalul Göring, amiralul Doenitz, mareșalul Rommel sau oricare altul din conducătorii de oaste germană aeriană, terestră sau maritimă — care au făcut proba capacității, curajului, devotamentului pentru Patrie și a atitudinei lor omenoase și înțelegătoare față de cei mici, față de executanți — dau un ordin, acesta se îndeplinește aidoma, oricare ar fi sacrificiul pe care-l cere aducerea lui la îndeplinire.

Credință și dragoste, iată două forțe spirituale capabile să „mute munții" din locurile lor. In lupta aprigă dintre cele două lumi, nu pot să învingă „automatele", ci popoarele pătrunse de credința nimbată a unui ideal sfânt și mântuitor; va izbândi soldatul cu spiritul de jertfă neprecupețit și liber consimțit, condus de șefi de elită, dârji și total atașați sufletește cu acei pe care-i comandă!

In armata română aceasta este realitatea! Exemplul personal al comandanților a răsturnat de multe ori situațiuni care inițial erau în avantajul inamicului; procentul mare de ofițeri căzuți în fruntea unităților și faptele de vitejie uimitoare ale soldaților români sunt dovada cea mai vie a unei legături și înțelegeri sufletești reale, sortite să ne aducă victoria, pacea și liniștea socială, oricât ar fi strădanța contrară a „diavolilor"...

Comandor av.
AL. DEMETRESCU



# Aripi românești

Loviturl în plin
(foto Dem. Ben. Cărăș)



Spre inamic (S.M.P.)

Controlul avionului întors victorios din misiune
(S.M.P.)

# *în luptă*



Revizia generală a avioanelor (S.M.P.)

Reporterul de război la lucru (S.M.P.)

„Steaua roșie", trofeul bravilor noștri sburători care au doborât-o în luptă (S.M.P.)



O poză în grup

# Cronica războiului aerian

de ROMULUS SEIȘANU

## CEA MAI MARE BĂTĂLIE AERIANĂ. — OPERAȚIILE DELA 1 PÂNĂ LA 15 IANUARIE 1944

In primele două săptămâni ale acestui an pe teatrul de războiu european a continuat ofensiva aeriană anglo-americană, împotriva orașelor și regiunilor industriale din Germania, ca și împotriva diverselor obiective civile și militare din Olanda, Belgia, Franța, Italia, Grecia, Bulgaria și spațiul Mediteranian: precum și operațiunile aeriene depe frontul oriental impuse de cerințele bătăliilor ce s'au desfășurat în sectorul de sud și central.

Centrul de gravitate al ofensivei aeriene anglo-americane a fost tot spațiul Germaniei: când centrul de gravitate al operațiunilor aeriene germane și sovietice a rămas situat în sectorul de sud al frontului oriental. Cu toate că luna Ianuarie, în Europa și mai cu seamă în stepele sale răsăritene din cauza viscolelor, a gerului și a ceței, nu este favorabilă activității aviației, de astădată condițiile atmosferice n'au împiedecat decât într'o măsură redusă operațiunile avioanele de luptă, de recunoaștere, de bombardament și de vânătoare. In spațiul occidental ofensiva aeriană anglo-americană a păstrat acelaș caracter acut terorist, deoarece misiunea principală a formațiunilor de bombardiere britanice sau americane, a fost aceia a lansării unui număr cât mai mare de bombe explosive și incendiare asupra orașelor și regiunilor industriale. Raidurile britanice s'au efectuat mai mult în cursul nopților și în condiții atmosferice rele, pentru a favoriza atacurile avioanelor lor; iar cele americane mai mult în cursul zilelor. Numai un singur raid american, acela din ziua de 9 Ianuarie a fost efectuat de o formațiune compusă numai din bombardiere, pe când toate celelalte au fost organizate din bombardiere protejate de avioane de vânătoare și de crucișătoare aeriene, spre a le asigura apărarea contra atacurilor avioanelor de vânătoare germane, măcar pe o parte din parcursul lor în cazul unui raid cu rază mai mare de acțiune. Anglo-americanii ca să scoată în relief capacitatea distructivă a bombardierelor grele de câte 3 și 4 motoare socotesc tonajul de bombe lansat în cursul atacurilor lor de zi și de noapte, asupra obiectivelor civile și militare din Germania și în deosebi a celor civile. Așa de exemplu: ei au socotit că într'o perioadă de 100 de zile, dela 9 Iulie până la 17 Octombrie 1943, numai bombardierele americane au lansat asupra orașelor germane în cursul atacurilor diurne 18.000 tone de bombe și în cursul atacurilor nocturne, 48.000 tone, — în total 66.000 de tone. „Grosul" tonajului zilnic asupra unui singur obiectiv a fost atins în cursul celor 100 de zile împotriva orașului Hamburg din 28 Iulie când au fost lansate 2.300 tone de bombe. După aceea a venit rândul Berlinului asupra căruia s'a aruncat în cursul a numeroase atacuri un tonaj impresionant de bombe, cu efecte distructive mari, dar care n'au contribuit să sdruncine moralul populației capitalei Reichului și nici încrederea poporului german în capacitatea sa de rezistență împotriva inamicilor săi. Efectele distructive în domeniul militar au fost mult mai reduse deoarece aviația de bombardament anglo-americană țintește de predilecție obi-


...amentul de bord al unui avion
de vânătoare german...

763

ectivele civile, îndeosebi aglomeraţii urbane, pe care le atacă dela mare altitudine; iar obiectivele militare sunt mai greu de atins deoarece sunt mai bine protejate şi camuflate.

Dacă represaliile germane împotriva Angliei nu s'au produs încă, aceasta nu înseamnă că aviaţia germană n'ar fi în măsură într'o zi să ripostieze în condiţii severe. In ultimele luni însă s'a putut constata o sporire a procentajului pierderilor anglo-americane, care-şi găseşte explicaţia în capacitatea tactică şi combativă a vânătorilor germani şi în perfecţionarea mijloacelor de apărare antiaeriene germane. Tactica aeriană ofensivă şi defensivă au suferit în ultimul timp simţitoare modificări. Folosirea bombelor luminoase, a norilor artificiali şi a altor procedee; precum şi atacurile din ce în ce mai îndrăzneţe ale avioanelor de vânătoare germane împotriva formaţiunilor de bombardiere grele, chiar bine protejate de aparate de vânătoare şi de crucişătoare aeriene, au contribuit la modificarea condiţiilor tactice ofensive şi defensive. Din aceste cauze succesele celor dintâi raiduri diurne ale „fortăreţelor zburătoare", datorite mai mult superiorităţii lor numerice, nu numai că nu s'au putut repeta, dar pierderile ce le-au suferit au sporit progresiv dela o proporţie de 1 — 15, la 1 — 10 şi chiar mai mult. Unii experţi angloamericani au afirmat că un grup puternic de vânători n'ar putea provoca pierderi simţitoare unei escadre compuse din 500 de bombardiere grele, care ar zbura în formaţiune compactă şi ar fi bine protejată de vânători şi acoperită de un foc foarte dens. Totuşi, avioanele de vânătoare germane au reuşit să atace cu succes asemenea formaţiuni compacte pe o mare distanţă reuşind prin manierele abile şi îndrăzneţe să le disocieze, încercuiască şi să le slăbească simţitor capacitatea ofensivei. Aceasta s'a dovedit, atâta în bătălia aeriană ce s'a dat în ziua de 14 Octombrie 1943, deasupra oraşului german Schweinfurt, în cursul căreia au fost doborâte 122 de aparate americane; în bătălia aeriană din zona petroliferă Câmpina — Ploeşti, în cursul căreia au fost doborâte numai pe teritoriul nostru 46 aparate americane; cât şi în marea bătălie aeriană ce s'a dat în ziua de 11 a. c. între lacul Zuidersee şi Braunschweig, în cursul căreia au fost doborâte 136 aparate americane.

După comunicatele din Londra au luat parte la acea bătălie o formaţiune americană de 700 de bombardiere protejată de 300 de avioane de vânătoare şi crucişătoare. Această puternică formaţie a fost atacată pe tot parcursul, dus şi întors, fără încetare, de forţele aeriene germane, ca şi de celelalte mijloace antiaeriene. Atacul a început imediat ce formaţiunea americană a apărut deasupra lacului Zuidersee de către primul grup de avioane de vânătoare germane; după care au intervenit unul după altul, pe întregul parcurs, toate formaţiunile de vânătoare germane, precum şi celelalte mijloace antiaeriene. Bătălia a durat peste trei ore. Cu toate că bombardierele americane erau în formaţiune compactă şi au fost protejate pe tot parcursul de 300 avioane de vânătoare şi de crucişetoare, care au sburat alături de bombardiere, tactica folosită de vânătorii şi distrugătorii germani a fost următoarea: pe când o parte dintr'înşii au angajat în lupte vânătorii americani, altă parte a reuşit să izoleze crucişătoarele aeriene de grosul formaţiunii de bombardiere: după aceia au apărut alte avioane de vânătoare şi distrugătoare germane, cari au atacat formaţiunea de bombardiere, după ce capacitatea de apărare a crucişetoarelor a fost aproape paralizată. Aviatorii de vânătoare germani au aplicat alternativ tactica atacului în bloc şi aceia a vânătorii izolate. In asemenea condiţii formaţiunea nord-americană dela apariţia sa deasupra lacului Zuidersee şi până la Braunschweig — sectorul său de atac — precum şi în cursul sborului său de întoarcere, a fost timp de peste 3 ore încleştată în lupte crâncene şi a fost expusă focului bateriilor anti aeriene. In celelalte raiduri aviatorii englezi şi americani au recurs adeseori la manevre de diversiune, înaintând de exemplu în direcţia Berlin prin ocoluri făcute în Germania de Sud şi Centrală ca să inducă în eroare apărarea Germaniei; sau au trecut pe lângă Berlin şi s'au îndreptat spre oraşul Stetin depe coasta Mării Baltice pe care l-au bombardat. In cursul nopţii de 12 Ianuarie forţele aeriene britanice au bombardat portul Pireu în două reprize. Sofia, capitala Bulgariei, a suferit trei atacuri aeriene consecutive. Roma a fost şi ea bombardată de avioanele americane în zilele de 11 şi 13 Ianuarie. Pe frontul italian din cauza vremii nefavorabile, activitatea aviaţiei a fost mult redusă.

In Pacificul de Sud Occidental au fost mai multe lupte aeriene între formaţiunile de bombardiere americane şi cele japoneze deasupra bazei japoneze dela Rabaul (Insula Noua Britanie) şi în spaţiul de Nord-Est al insulei Noua Guinee.

ROMULUS SEIŞANU



(S. M. P.)



Carburanţii transportaţi pe calea aerului, au sosit la destinaţie
(S. M. P.)



Avionul de vânătoare german Focke-Wulf 190, spaima bombardierelor anglo-americane
(P. K.)







# Popas în drum spre front

*Din asprul Răsărit ne bate 'n față*
*O boare seacă — și-apoi ca un chin*
*Văzduhul serii negru și străin*
*Se lasă peste 'ntinsuri, peste viață.*

*Iată-ne-acum făcând un scurt popas,*
*Apropiați de slavă și morminte...*
*Ne odihnim, dar inima-i fierbinte*
*Și sufletul urcat mai lângă glas,*

*Că tunul greu, cum bubuie departe,*
*Ca din adânc o voce cunoscută —*
*Ne ia pe toți la rând și ne sărută,*
*Cu reci fiori de dragoste și moarte.*

*Și 'ntr'un târziu, cu gândurile 'n van,*
*Lângă tristețea ierburilor tari —*
*Ne-aduce somnul mândri telegari,*
*S'ajungem mai de vreme la dușman.*

TEODOR SCARLAT

# Permisie

*O slujnică bătrână mă vede și se'nchină*
*S'a 'ntors tăticu! — sburdă un glas ca o lumină.*

*Răsar în prag. Nevasta un pas'napoi se trage.*
*Duhnesc a hoit, a stepă și-a râncede bârloage.*

*Pășesc stângaci. Bocancii scrâșnesc din grele ținte.*
*Nevasta plânge, râde și spune dragi cuvinte.*

*O dulce amețeală molatec mă cuprinde.*
*Fetița-mi ia bonetul și sacul de merinde,*

*îmi scormone ruksacul și-mi pipăe bidonul.*
*De marșuri și măceluri mi-e năclăit vestonul,*

*și mâinile, când fruntea fetiței o desmiardă,*
*de febra morții încă n'au încetat să ardă...*

*Voci fragede mă chiamă; din ochii mei răspunde,*
*sbârlită pânda aspră din gropile afunde.*

*Alinturi, lângă mine, tot pâlpâe pe buze, —*
*eu parc'aștept explozii de brandturi și obuze.*

*Imi leapăd centironul, pe scaun pun gamela.*
*Mă văd zâmbind în cadre și nu sunt eu acela.*

*Revăd unghere sfinte... Ca'n altă existență,*
*din rafturi ies poeții schițând o reverență,*

*la masa mea de lucru fotoliul mă'mbie...*
*Când am trecut prin spații, călcând pe veșnicie?*

*O mângâere albă pe umăr mi se lasă;*
*în jurul meu danseză luminile din casă.*

*Contururi moi de ceață se'nchiagă dinainte*
*Din vis până la ele sunt stepe și morminte...*

*Târziu, când toți la masă, în cinstea mea se'nchină,*
*năluci însângerate se vântură la cină,*

*și, strâmbi, toți camarazii căzuți prin gropi străine*
*rânjesc, diformi, din fundul paharului, la mine...*

*RADU GYR*

# Moment de noapte

Se-aud în noapte de departe
Sub manta 'ntinsă de răcoare
Șuerături de mitralieră
Și bâzâituri de motoare.

S'a dat alarma 'n besna largă
Pe aerodrom e vijelie...
Se joacă negura pe câmpuri?
Apar fantasme? Cine știe?

De'odată, au pornit în'nalturi
Largi siluete, păsări mari.
Se îndreaptă fulger către țărmul
De foc și besnă... Legendari,

Icarii noștri prind în sboruri
Cetăți de fier, cetăți dușmane
Și-i iadul acolo unde atacă
„Torpile vii“ din avioane...

...Treptat se stinge vâlvătaia
Tăcerea crește ca o floare...
Târziu vitejii aterizează...
Doar ceru-i plin de reflectoare...

AL. RAICU

765

# Căpitanul aviator IOAN GHEORGHE

A căzut în lupta titanică a aripilor româneşti contra celor bolşevice, pentru ţară şi pentru gloria unităţii sale, camaradul şi fostul meu subaltern, căpitanul aviator Ioan Gheorghe!

Dela începutul răsboiului sfânt pe front — doar cu un răgaz de câteva săptămâni pentru a-şi întemeia căminul cu aleasa inimii lui — căpitanul Ioan Gheorghe a fost veşnic în fruntea misiunilor şi a patrulelor sale şi mai târziu în fruntea escadrilei pe care o comanda.

Strălucit sburător, pilot cu excepţionale calităţi — pilot „tare" cum sună calificativul celor care îşi trăesc viaţa pe aerodrom — Ioan Gheorghe era voluntarul celor mai grele misiuni, admiraţia şi pilotul preferat al şefilor de bord şi unul din cei mai iubiţi comandanţi de escadrilă, pentrucă era bun şi drept cu cei mici, vesel în timp de repaus, calm şi dârz în aer şi la datorie!

Ultima oară l-am văzut la Zaporoje, pe Nipru. Se întorsese dintr'o misiune grea, cu avionul ciuruit de gloanţe şi cu spărturi de tun. Seara — în mijlocul sburătorilor din grupul comandorului Giossanu — am stat mai mult de vorbă cu el, reamintindu-ne timpurile trăite odinioară şi de toţi cei dragi căzuţi în lupte şi la datorie!

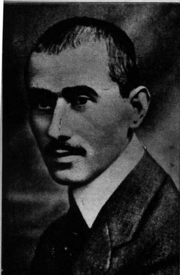
Mi-a vorbit de escadrila lui — era mândru că este comandantul unui mănunchi de sburători bravi şi a unor ostaşi muncitori, disciplinaţi şi devotaţi — şi de fiinţa dragă care-l aştepta în ţară...

Modest, brav şi necunoscut poate de către cei din afara meseriei — aşa cum sunt aproape majoritatea sburătorilor noştri — căpitanul Ioan Gheorghe a însemnat pe front, acolo unde se evidenţiază adevăratele valori morale, un caracter, un luptător, un admirabil camarad!

Aripile româneşti şi toţi cei care l-au cunoscut nu-l vor uita niciodată!

AL. DEM.

# AEROPI



Aurel Vlaicu.

DINTRE toate aeroplanele construite până astăzi, aeroplanul nostru e cel mai simplu, cel mai ușor și cel mai lesne de condus.

E cel mai simplu, deoarece corpul aparatului, care la alte aeroplane e compus din 3, 4 sau mai multe stinghii longitudinale, menținute de o serie de traverse, fixate prin piese metalice și încrucișate cu sârme de oțel, acest corp e format, la aparatul nostru dintr'un singur tub de aluminium lung de 10 metri, care poartă cârmele, helicele, planurile purtătoare, nacela și planurile auxiliare — cruciforme — cari formează coada.

Acest tub e calculat să reziste numai la compresiune; toate celelalte forțe lucrând asupra sârmelor de oțel ce-l armează formând împreună cu toate celelalte părți ale aparatului, un tot indeformabil.

Aluminiumul, cel mai ușor dintre metale, rezistă foarte bine la compresiune, mai ales sub formă de tub. La tracțiune rezistența lui poate atinge maximum 20 de kgr. pe milimetru pătrat de secțiune. — Am profitat, deci, de această calitate, care împreunată cu ușurința fac din el un prețios material de construcție, când nu i se cere mai mult decât poate da.

La ambele capete ale acestui tub, două manșoane de oțel ghiventuite, prevăzute cu un dispozitiv special, permit încordarea tuturor sârmelor aparatului, în acelaș timp și cu un grad de tensiune riguros egal.

Cârma de urcare și coborâre, așezată la capătul anterior al tubului principal, de care e fixată printr'o articulație mobilă, e formată dintr'o simplă ramă de frasin curbat și îmbrăcată, ca și celelalte planuri, în pânză cauciucată extra-rezistentă.

Aeroplanul Vlaicu este singurul dintre monoplane care are cârma de înălțare în față. Și i-am hotărât acest loc, fiindcă mai întâi, aparatul dispune în cazul de față de încă un punct de reazim înainte, care îl împiedică să capoteze; al doilea, e știut că efectul cârmelor așezate înapoia planurilor purtătoare e degresiv, pe când al celor așezate înaintea planurilor e progresiv. Am socotit, deci, că e mai bine să dispui de o forță latentă pe care s'o poți întrebuința până la extrem în momente critice, decât să fii redus la neputință de a lupta prin degresivitatea efectului.

Funcționarea cârmei de înălțime se înțelege dela sine: când voim ca aparatul să se ridice, dăm acestei cârme o ușoară inclinare în spre zenit. Aerul lovește cu putere dedesubtul ei, bratul de pârghie pe care-l formează depărtarea dintre ea și planurile purtătoare, înzecește această forță, mărește unghiul cu care planurile înaintează în aer și când compozanța verticală devine superioară gravitațiunei, aeroplanul părăsește pământul, alunecând pe păturile fluide.

Spre a descinde, facem manevra inversă.

In timpul zborului, cârma de înălțime rămâne perfect orizontală și nu e acționată de pilot decât când voește a-și schimba în plus, sau în minus, altitudinea. Unghiul de înclinare al planurilor purtătoare, e determinat de poziția în care se află așezat centrul de greutate în raport cu centrul de presiune și aceasta, în mod invariabil, prin însăși construcția aparatului.

Inapoia cârmei de înălțime și chiar pe axul ei de învârtire, se află articulat cârma de direcție laterală.

Această cârmă se compune din două planuri verticale, de formă semicirculară, menținute paralel de două bare articulate, cu cari formează un paralelogram deformabil. Intr'un sens sau intr'altul, după voința pilotului.

Când aceste planuri sunt deviate din pozițiunea lor paralelă cu axul mersului, într'o parte sau într'alta, aerul lovindu-le, creiază o compozanță orizontală, proporțională cu unghiul de deviație și aparatul descrie un ocol în direcție contrarie și de o rază proporțională cu deviația.

Efectul cârmei de direcție e mărit prin rezistența laterală ce opune aerului planul vertical din coada aparatului și unghiul diedru format de planurile purtătoare.

Grație acestui sistem special de cârmuire, aeroplanul Vlaicu descrie acele curbe de rază foarte mică, ce au surprins pe cunoscători.

Tot pe corpul tubular de aluminium, la o depărtare de patru metri de cârma de înălțime, se află fixate in mod rigid, cu ajutorul unor mufe de oțel, planurile purtătoare.

De o formă parabolică și formate dintr'o simplă bară de brad, curbată la etuvă, aceste planuri, îmbrăcate în pânză impermeabilă, sunt cele mai simple și mai ușoare aripi cari s'au construit până acum.

De rama de brad sunt legate două serii de sârme orizontale încordate, după voință. cu ajutorul manșoanelor ghiventuite de cari am vorbit și către cari converg toate. Răsucirea acestor manșoane dă o tensiune așa de mare pânzei, încât orice nervură sau traversă e inutilă.

Sistemul acesta, pe lângă că dă cea mai mare ușurință aripei, îi mai dă și minimul de rezistență la înaintare — profilul ei fiind redus numai la grosimea barei. In acelaș timp aripa e foarte eftină și ușor de construit.

Aripa nu are nici o curbură transversală, curbură, care e dată prin construcția nervurilor la alte aeroplane și a cărei săgeată e așezată cam la prima treime a coardei. Când pânza e bine întinsă, la aparatul nostru, se formează o curbură riguros concordantă cu centrul de presiune. Acea curbură nu poate fi decât o curbură optimă, de oarece se află acolo unde în realitate se află centrul.

Printr'o construcție rigidă, nu se poate niciodată ajunge la astfel de rezultat, știut fiindcă centrul de presiune se apropie de marginea anterioară a aripei cu cât unghiul acesteia e mai mic și se depărtează către mijloc cu cât unghiul se mărește.

Cele două aripi formează între ele un ușor unghiu diedru deschis în spre zenit, spre a înlesni ocolurile și plutirea. Ele sunt menținute în această pozițiune, prin patru serii de sârme verticale, cari se leagă cu un capăt la egale distanțe pe marginea aripelor, iar cu celălalt de cele două catargi perpendiculare pe corpul tubular, formând prin tensiunea lor un tot rigid și susținând aripele cu maximul de soliditate.

Planurile purtătoare nu au nici un fel de mobilitate sau deformare helicoidală (gauchissement) cum e la alte aparate,



Vlaicu în aeroplanul său.

# ...ANUL VLAICU

Inginer AUREL VLAICU

# AEROPLANUL VLAI...



BUCUREŞTI

Atelierele grafice SOCEC & Comp., Societate ano...

1911

pentru menţinerea echilibrului transversal. Orice sistem pentru păstrarea acelui echilibru e inutil la aparatul nostru fiindcă centrul de greutate, foarte coborât, tinde mereu a-l readuce la orizontală, ori cari ari fi perturbările curenţilor aeriani.

Cu toate că constructorii de până acum sunt în contra coborirei centrului de greutate, căutând a demonstra că aceasta ar fi o cauză de dezechilibru, totuşi practica le-a afirmat teoriile; şi câteva aeroplane construite cu centrul de greutate jos, — între cari şi al nostru — au dovedit cea mai perfectă stabilitate.

S'au propus pentru obţinerea stabilităţei automatice, diferite aparate inventate, cea mai mare parte, de către persoane cari n'au practicat aviaţiunea de cât pe hârtie. Aceste stabilizatoare, cari au de bază principiul pendulului sau deplasarea unei greutăţi, sau lichid (mercur), au rolul de a manevra automatic sârmele de comandă ale cârmelor, în locul pilotului. Dar pe lângă greutate şi complicaţie mecanică, comanda se va face totdeauna prea târziu; cei care n'au pilotat niciodată, nu ştiu că lovitura de cârmă trebue să fie francă, dar foarte scurtă, sau a lucra în sens contrariu, dacă a fost prea brutală.

Şi chiar dacă stabilizatorul ar reuşi să opună aerului la momentul potrivit ½ metru de pânză, cuplul n'ar fi mai mare, la 100 klm. pe oră. decât 90 kgr. Se poate oare compara aceasta cu cuplul de restabilire format la aparatul nostru prin greutatea motorului, pilotului, nacelei, etc., cari împreună cântăresc mai mult ca 150 kgr. aşezate la vârful unui braţ de pârghie de 1 m. 20 sub centrul de presiune?

De ce am căuta pe căi complicate, stabilitatea automatică, când cea mai simplă lege a mecanicei ne-o dă, prin coborîrea centrului de greutate?

La capătul posterior al tubului ce formează corpul, sunt aşezate în cruce în două planuri triunghiulare, cari au aceiaşi menire ca penele din coada săgeţii: adică a o sili să urmeze o traiectorie rectilinie, anulând oscilaţiunile.

Tot pe tubul de aluminium, înaintea şi înapoia aripilor, sunt montate pe lagăre cu bile, cele două helice de propulsiune. Ele se învârtesc în sens contrariu, anulându-şi reciproc cuplul de torsiune. Acest dispozitiv care aparţine exclusiv numai aeroplanului Vlaicu, uşurează mult echilibrul şi mai ales ocolurile.

Helicele se mişcă cu un număr redus de învârtituri, fiind comandate cu lanţuri; utilizează, deci, forţa motorului în cele mai bune condiţii şi sunt mai puţin expuse a se rupe, din cauza forţei centrifuge.

Sistemul de a dispune axul lor de învârtire în chiar axul planurilor de plutire, e cea mai bună soluţie a problemei vitezelor variabile, a căror aplicare e o nevoe imperioasă în aviaţiune.

In adevăr, dacă axul helicelor se află în chiar axul planurilor, centrul de tracţiune e confundat cu centrul de presiune şi nu poate să se mai nască un cuplu de răsturnare, dacă una din cele două forţe se măreşte în raport cu cealaltă.

Inversiunea sensului de rotaţiune se face prin ajutorul unei axe longitudinale, aşezată paralel şi foarte aproape, sub tubul principal de aluminium. Aceastâ axă condusă cu un lanţ de motor, poartă la partea anterioară o rotiţă dinţată care angrenează o altă rotiţă mai mare în diametru, fixată solidar pe buceaua helicei din faţă. Helicea anterioară se învârteşte, deci, în sens invers axului descris, iar cea posterioară, care e comandată de acel ax cu un lanţ, se învârteşte, evident, în acelaş sens cu el.

Sub planul purtător se află suspendată de tubul de aluminium, nacela, în care stă pilotul. Aceasta e de forma unei bărci şi apără foarte bine pe pilot, prezentând în partea din faţă un fel de semi-torpedo din tablă de aluminium şi un ecran semi-circular din aceiaşi tablă, spre a împiedica proecţiunile de ulei şi gaze ale motorului.

Nacela e fixată rigid între cele două coloane de frasin cari sunt traversate de tubul de aluminium, trec deasupra planurilor, susţinând prin seriile de sârme ce se fixează de capătul lor, planurile de plutire.

Coloana anterioară se bifurcă la nivelul planului, spre a se împreuna din nou la partea ei inferioară, răzimându-se pe o patină recurbată, care trece sub nacelă până la coloana posterioară.

Sub mijlocul rombului, o traversă din tablă de oţel, perforată şi profilată, susţine lagărul anterior al fusului, motor, al cărui lagăr posterior e fixat de o altă traversă solidară nacelei. Motorul este astfel aşezat la înălţimea scaunului pilotului, tot spre a cobori centrul de greutate; el acţionează axul secundar descris mai sus, cu ajutorul unui lanţ.

Prin poziţia în care se află, motorul e ferit de orice lovitură şi nu riscă niciodată să strivească pe pilot, într'un caz de accident, cum s'a întâmplat de atâtea ori cu aparatele al căror motor era aşezat mai sus sau înapoia pilotului. Rezervorul cu benzină e destul de departe, fiind deasupra planurilor, ca astfel orice pericol de incendiu să fie înlăturat.

Saşiul de aterizaj, sau căruciorul pe care aparatul rulează spre a-şi lua sborul sau spre a lua atingere cu pământul, e compus, la spate, dintr'o rotiţă analoagă roatelor de bicicletă, dar mai rezistentă, fixată înapoi şi sub nivelul părţei dinapoi a nacelei, cu ajutorul unei furci care comprimă nişte spirale de oţel spre a face contactul elastic.

La partea anterioară, sunt două roţi de acelaş fel însă mai mari, îmbrăcate ca şi cea dinapoi cu cauciucuri pneumatice şi ale căror axe se fixează pe două cârji înclinate.

Capătul de sus al cârjilor alunecă în două sghiaburi pe partea superioară laterală a bifurcărei coloanei din faţă; ele sunt, însă, mereu solicitate în jos de două serii de inele de cauciuc, cari prin elasticitatea lor dau contactului cu solul, o uşurinţă incomparabilă.

Pentru a înlătura putinţa îndepărtărei roatelor, două traverse articulate le fixează de patina mediană, chiar în planul cârjelor, iar alte două traverse orizontale, convergând până sub locul pilotului, le împiedică a se da înapoi în momentul lovirei.

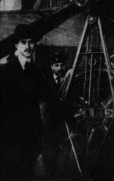
Acest sistem, absolut original face ca contactul cu solul să fie foarte dulce şi lipsit de orice pericol. Toate piesele lucrează astfel, că rezistenţa la orice lovitură se face absolut pe normala ei şi e absorbită de arcurile de cauciuc descrise mai sus; ceiace ar mai rămâne, într'un caz extrem, ar fi suportat de patina mediană al cărei rost e mai mult un fel de siguranţă, pentru cei ce încep să înveţe mânuirea aparatului.

O parte foarte interesantă a aeroplanului nostru e dispozitivul de cârmuire: Un volant, prin a cărui torsiune se obţine ridicarea sau coborîrea cârmei de înălţare, cu ajutorul unui cablu şi prin a cărui deplasare laterală se acţionează cârma de direcţie, acesta e tot sistemul. Volantul nu se mişcă în sens vertical, formând astfel un punct de sprijin mânilor pilotului. Cei cari au condus aparate a căror cârmă e mobilă în toate direcţiile — cum sunt mai toate — ştiu cât de penibilă e conducerea lor şi vor şti să preţuiască dispozitivul nostru.

Axul volantului poartă la mijlocul său o planşe de care sunt legate cablurile cârmei de direcţie. Cablurile trec prin nişte scripete fixate pe marginea anterioară a planurilor, la o distanţă oarecare de centru, apoi se încrucişează pe alte două scripete înapoia cârmei de înălţime, spre a se fixa fiecare în partea opusă, în punctul unde se articulează cârmele de direcţie cu traversa ce le menţine egal depărtate.

La capătul axului, e o tobă, care înfăşură sau desfăşură cablul de comandă al cârmei de înălţime. Cablul trece peste două scripete, chiar prin interiorul tubului de aluminium, fiind astfel ferit de orice atingere care i-ar putea pricinui ruperea.

S'a născut în anul 1882, în 6 Noembrie în comuna Binţinţ lângă Orăştie în comitatul Hunedoarei. Aici pe malul Mureşului şi-a trăit el copilăria sub în-



Vlaicu lângă pasărea lui măiastră.

grijirea părinţilor săi Dumitru şi Ana. In tovărăşia fratelui său mai mic, Ion, un îndemânatic şi el în tot felul de meşteşuguri, a urmat câţiva ani la şcoala din sat. In vremea asta — spunea tatăl lor — toată ziua şi-o petreceau în fundul grădinei pe unde trece un părăiaş. Acolo stăteau de dimineaţa până seară, făcând fel de fel de morişti. Intr'o zi au făcut o locomotivă din humă. Şi îi auzia vorbind între ei: „Pe-aci băgăm focul, dincoace flueră şi colea au să se învârtească roţile".

Copilării foarte importante pentru cariera lui viitoare.

Il las pe bătrânul să povestească.

„Asta a fost a dintâi maşină pe care au făcut-o. Nu după multă vreme a mai făcut una de treerat, toată din lemn. A legat-o cu o curea de tocilă şi l-a pus pe Ion să învârtească. S'o fi văzut că era de toată minunea. S'adunase tot satul s'o vadă cum umblă.

Aşa a fost el de mic. Tot cu fiare şi cu rotiţe.

S'au dus apoi la Orăştie. Aci a făcut patru clase primare şi şase gimnaziale. Am nimerit de l-am dat în gazdă chiar la un lăcătuş. Lumea lui. Toată ziua cu uneltele omului.

Când era prin clasa întâia sau a doua gimnazială, mi-aduc aminte că într'o vară, în vacanţă, a tot meşteşugit, a tot cusut, a tot legat şi a făcut un balon. I-a dat drumul şi toată noaptea s'a legănat deasupra satului de nu mai dormea lumea. Se tot mirau oamenii. Ce stea să fie aia de umblă de colo până colo?

Dar' câte minuni n'a făcut de nu-mi mai aduc aminte.

Acum cum zic avea 6 clase gimnaziale şi gândul meu era să-l fac popă. El nu voia în ruptul capului. Şi chiar în anul ăsta se făcu şi legea cu „congrua" ştii ca să li se mărească leafa preoţilor dacă au opt clase gimnaziale. Ce mi-am zis? Hai să-l mai dau doi ani, că nu m'o lăsa D-zeu, să aibă şi el o plată mai bună. Şi l-am dus la Sibiu la gimnaziul unguresc.

In vremea asta vara când venea acasă facea tot felul de nimicuri. Cu electricitatea s'a ocupat mult. A chemat oameni la noi în casă şi le-a arătat „alea" să le ţină în mână. Ce să ştie oamenii? I-a sguduit de era mai gata să-i dea jos. N'ar mai fi pus mâna pe ele să le fi dat raiu. Da el, că a fost posnaş întotdeauna, a ascuns o maşinărie d'alea sub mănuşe. Şi când da mâna cu câte unul săria omul în sus de groază. Câte mai făcea!"

Bătrânul îmi povestea şi-şi ştergea lacrimile.

— Tot în vremea asta a venit odată acasă dela Sibiu cu o grămadă de potcoave d'alea de magnet. Ce le tot încerca, ce le tot sucea. Multă vreme şi-a pierdut cu ele. Voia să facă „mobile perpetuu". S'a lăsat dela o vreme şi mi-aduc aminte c'o spus că ăsta-i lucru mare şi că poate n'are s'o facă niciodată nimeni pe lume.

După doi ani a isprăvit gimnaziul din Sibiu şi iacătă-l acasă.

— Ai isprăvit Aurel?
— Isprăvit taică!
— Da atestatul adusu-l-ai?
— Adus!
— Ia să-l văd!
— Las'că ţi-l arăt eu, că e în cufar!

Cu vorba şi cu treburile mele mi-am uitat să i-l mai cer. Că ne-am şi sfădit atuncea. Eu cu gândul meu; să-l fac popă. Lui numai de astea nu-i ardea. Mi-a spus că mai bine se aruncă în Mureş decât să se facă popă. „Să văz eu toată viaţa muierile şi oamenii plângând — zicea — sunt prea slab de inimă şi prea milos şi nu pot".

Ce să-i mai zic? Imi spuneau şi domnii dela Orăştie să-l dau la inginerie că are să iasă om din el. Să-l dau, să-l dau... dar cu ce? că noi o duceam greu de tot pe vremea aceia.

Aurel plecă la Budapesta, zicea că se duce să se inscrie. O fi fost, n'o fi fost nu ştiu... că numai iacătă-l toamna.

„Iacă taică şi atestatul!"

Eu mă uitam năucit. Ce atestat, de unde, cum?... Eu îl ştiam în cufăr şi el vine cu atestatul în mână.

Ce se întâmplase? In vară îl trântise din literatura ungurească, n'avea nici un atestat atunci şi acum fusese la Sibiu şi-şi făcuse încă odată examenul. Imi arătă atestatul.

Incercai eu apoi pe la Mitropolitul, pe la Sibiu, să-i găsesc vre-un ajutor dar nu a vrut nimeni să mă asculte. Şi l-am trimis la Budapesta pe cheltuiala mea. „Ce-o da D-zeu! mi-am zis, să se ducă să înveţe el ce-o vrea şi ce-i place. 2400 de coroane mă costă pe an. D-zeu mă ştia cum făceam.

După un an de stat la Budapesta s'a dus la Muenchen unde a stat patru ani. A făcut apoi voluntariatul la marina de războiu, în Pola.

In vacanţă venea acasă şi toată ziua şi-o petrecea cu fiarele şi uneltele lui. Avea acum multe adunate acolo. Fel de fel de pile şi sârme. Acum nu mă mai miram, că gândeam: aşa 'i-e meşteşugul.

Da într'o zi, cum mergeam cu el pe câmp, pe lângă linia ferată numai ce-l vad că se uită în sus la un stâlp de telegraf:

„Ia să vedem şi noi tată ce mai vorbesc oamenii". Zice şi scoate din buzunar o sârmă, leagă o piatră de un capăt al ei şi o aruncă peste sârmele de sus. Imi pune capătul celălalt la ureche şi să fi auzit gâlceavă: Halo Budapest, halo Deva, halo Koloszvar... o comedie întreagă. Prinsese telefonul.

La Muenchen n'a făcut tot aşa? n'aveau lumină să înveţe de examen. Şi a furat lumina electrică de pe uliţă, şi şi-a adus-o în casă.

Bucuria tovarăşilor că şedeau mai mulţi la un loc. Seara o aducea şi dimineaţa o deslega ca să nu-l prindă...

Intrerup aci pentru un moment povestirea bătrânului ca să relevez câteva rânduri dintr'o scrisoare, pe care Aurel Vlaicu i-a scris-o prietenului său, pictorului Simionescu, în Lugoj, din anul în care se angajase ca lucrător în fabrica lui Opel din Russelheim, un an înainte de a-şi face voluntariatul. Sunt foarte caracteristice rândurile următoare pentru cunoaşterea sufletului de român neaoş al marelui dispărut şi foarte importante pentru maşina lui de sburat de mai târziu.

„Aci e un sat urât, numai fabrica e foarte renumită. Am ajuns bine că nu mă mai întrece nimeni la construit. Acum vreau să mă apuc de maşina de sburat. Fabricantul e prieten cu mine, el mi-ar da parale să fac maşina, dar eu mai bucuros aş da invenţia ţării româneşti.

Am făcut gramofonul de zice tare. Am mai înfiinţat două patente, dar sunt cam scumpe şi nu le cumpără nimeni. Trebuie să aibă omul şi noroc la invenţii. Mi-ar place dacă te-ai ocupa şi tu mai mult cu maşina de sburat, barem să-mi ajuţi ceva, că tu ai putea să-mi ajuţi. Tu ştii că eu numai pentru ea trăiesc şi trebuie să o fac"...

„Aici — spune bătrânul mai departe — la fabrica asta a făcut Aurel un motor care le-a întrecut pe toate celelalte şi o invenţie la gramofon pe care a vândut-o cu 30.000 mărci, din care a luat 300 arvună, cu cari a plecat la Pola, la miliţie. După un an când s'a dus înapoi l-au încurcat cu avocaţi şi cu nu ştiu ce şi nu i-au mai dat nimica.

S'a întors acasă desgustat şi ostenit.

— „Am să stau aici acum tată să mă hodinesc, că tare m'am săturat de străinătăţi".

Intr'o bună zi îmi spune:

„Tată am scornit ceva.
— Ce-ai mai scornit, întreb?
— Un lucru mare, o maşină de sburat!
— Taci şi nu umbla cu comedii, i-am zis. Ba mi-a venit să şi râz. Maşină de sburat!... Acum mai citeam şi eu prin foi că tot încearcă unii şi alţii...

„Să-mi dai 6 fiorini să mă duc să-mi cumpăr pânză şi ai să vezi d-ta!



Ruinele aeroplanului lui Vlaicu fotografiate după



Casa în care s'a născut Vlaicu, în Binţinţi—Hunedoarei.

A trebuit să-i dau. A plecat la Orăştie într'o căruţă d'alea d'ale noastre.

Când s'a întors a sărit din căruţă cu un sul mare de pânză în braţe şi-a început să joace. Că el a fost totdeauna, foarte copilăros. Era vesel afară din cale.

— Tată să ştii că eu am să am noroc. Mi s'a arătat un semn. De când am ieşit din sat şi până la Orăştie un cocostârc sbura tot înaintea căruţei. Sbura aşa de frumos parcă-mi arăta mie: uite-aşa, uite-aşa, uite-aşa... aşa să sbori şi tu. Să ştii tată că am să sbor şi eu.

Şi s'a apucat de lucru el cu Ion. In două trei zile a fost gata pasărea. Din lemne şi pânză toată. A scos-o la câmp — a ieşit tot satul — a prins nişte cai de un capăt de funie, celălalt capăt era înfăşurat pe o osie care ţinea loc de motor. Aurel s'a suit sus şi feciorii cari erau călări au dat drumul cailor. Şi pasărea s'a ridicat în sus cam la zece metri. Caii s'au speriat, au început să sară şi să alerge de de-abia s'au potolit. Aurel al meu a jucat şi cântat de bucurie şi de atunci a fost vesel şi a fost sigur că o să sboare. După câteva zile a venit şi lume dela Orăştie să vadă şi a mai încercat odată. Veţi fi auzit şi Dvs. despre asta, că s'a scris prin foi.

A făcut apoi o maşină mică şi în loc de funie i-a pus gumilastic cu care a plecat în Bucureşti".

Bătrânul îşi lăsă capul pe piept. Sfârşitul povestirei îl surprinse şi-l dobori. O durere negrăită i s'a lăsat pe toată faţa lui blândă.

După un răstimp continuă cu glasul înmuiat în lacrimi:

„De atunci tot mai rar... tot mai rar mi-a scris. O fi avut şi el ale lui, griji şi necazuri... dar tot trebuia să-mi scrie!..."

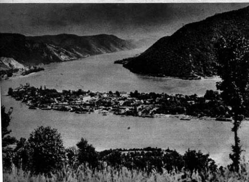
Ce să-ţi mai spun? Citeam şi eu prin foi că azi cade unul, mâine altul... mă gândeam că azi .. mâine... mă va ajunge şi pe mine! *)

*) *Unul din credincioşii noştri cititori şi iubitori de aviaţie — d. ing. Flaviu Baldovin — ne-a pus la dispoziţie odată cu fotografiile respective, o broşură rară. Este vorba de lucrarea „Aeroplanul Vlaicu" apărută în 1911, întocmită şi semnată chiar de către genialul inventator român. Valoarea acestei lucrări — pe lângă raritatea ei — este mărită şi prin dedicaţia autografă pe care autorul a făcut-o marelui scriitor şi prieten I. L. Caragiale.*

*Am găsit interesant pentru cititorii noştri de a reproduce, odată cu descrierea technică şi autentică a „pasărei maiastre" şi un fragment din cuvântarea ţinută de artistul ardelean d. Zaharia Bârsan — fost director general al teatrului naţional din Cluj — la moartea neuitatului său prieten. Acest fragment — care se referă la copilăria lui Aurel Vlaicu — a apărut în calendarul Minerva din 1914 şi ne-a fost pus la dispoziţie tot de către d. inginer Flaviu Baldovin căruia îi mulţumim călduros pe această cale.*

„Aripi Româneşti"

**Toate fotografiile din acest articol provin din colecţia d-lui Ing. Flaviu Dem. Baldovin.**




**ARIPI ROMÂNEŞTI**



Director: Comandor aviator

**AL. DEMETRESCU**

✱ ORGANUL OFICIAL DE PROPAGANDĂ AL SUBSECRETARIATULUI DE STAT AL AERULUI

✱ CEA MAI BUNĂ, CEA MAI IEFTINĂ ŞI CEA MAI CITITĂ REVISTĂ ILUSTRATĂ. MONTAJUL ŞI TIPARUL LA FOTO-ROTOGRAVURĂ (TIEFDRUCK)

✱ PUBLICĂ TOATE EVENIMENTELE LEGATE DE PROGRESUL SBORULUI OMENESC

✱ PAGINI SPECIALE ÎNCHINATE AERONAUTICEI NOASTRE DE RĂZBOI

✱ PAGINI REZERVATE AVIAŢIEI TINERETULUI

✱ PAGINI DE ARTĂ, LITERATURĂ ŞI TEATRU

Prim redactor:

**LADMISS ANDREESCU**

Redactor artistic:

**GION**

✱ REDACŢIA ŞI ADMINISTRAŢIA: BUCUREŞTI, Str. SĂRINDAR Nr. 9, ET. I. TELEFON: 3.45.28. CONT CEC: 1334 BUCUREŞTI. REGISTRUL COMERCIAL Nr. 1731/1942, BUCUREŞTI. REGISTRUL PUBLICAŢIILOR PERIODICE Nr. 76/943, TRIBUNALUL ILFOV

✱ ABONAMENTUL ANUAL: LEI 1500, DE SPRIJIN LEI 3000, ONORIFIC LEI 5000. PENTRU SBURĂTORI, STUDENŢI, ELEVI, FUNCŢIONARI, MILITARI, MUNCITORI ŞI PLUGARI LEI 480

✱ PAGINILE DE PUBLICITATE DUPĂ TARIF

✱ UN EXEMPLAR LEI 20

✱ DIFUZAREA REVISTEI IN TOATĂ ŢARA SE FACE PRIN: „INTERPRESS" s. a. r. Str. GOGU CANTACUZINO Nr. 38, BUCUREŞTI, TELEFON 1.15.80 CONT CEC 5671 BUCUREŞTI

# CU „Doina"



† Lt. av. Chilea D-tru



Ă aflam întâmplător pe aerodromul unei escadrile de observație din apropierea litoralului Mării Negre.

O ceață de pânză fumurie învăluia întregul câmp. Avioanele asemenea unor umbre estompate se profilau de o parte și de alta a aerodromului. Păreau mai adevărat asemenea unor păsări din creștetul munților, trezite din somn de foșnetul vre-unui îndrăsneț. Peste puțin timp își vor întinde aripile să-și caute prada zilei. Am rămas o clipă dus pe gânduri și m'am văzut în urmă cu câțiva ani, când aceleași avioane înșiruite simetric în fața hangarelor, nu ca acum risipite și camuflate, își așteptau elevul și instructorul. Azi elevii au ajuns mânuitori buni ai manșei și cu același avion pe care mai eri credeau că nu vor fi în stare să-l strunească, azi pleacă sfidători prin păenjenișul de proectile.

Această zi, cu toată apăsarea ei de plumb, pare a spune mai mult. Ostașii cu gulerele ridicate aleargă care încotro, fiecare la avionul ce-l are în grijă. Străbat deci aerodromul și mă îndrept către postul de comandă al escadrilei. Câteva săgeți indicatoare mă îndreaptă mai repede. Pe o tăbliță prinsă de perete stă scris cu litere în alb „CANCELARIA". Căsuța mică pare mai mult o locuință a unui pașnic cetățean de pe meleagurile noastre. Ferestrele mici încadrate într'un chenar albastru, aduc o notă de împăciuire pe acest aerodrom, de unde pleacă răsbunarea.

Inlăuntru mă întâmpină, prietenos, adjutantul Andronic. Intrat de curând în Aeronautică, acest copil cu ochii albaștri și-a primit până acum mai bine de 40 de ori botezul focului. Intrebat de isprăvile lui, îmi povestește nenumăratele sale incursiuni la inamic, zborurile prin perdeaua de ceață și câte altele, cu atâta modestie încât par a fi simple plimbări de agrement. Pe un perete în dreapta stă atârnată o tablă pe care comandantul escadrilei, Căpitan Coltofeanu, păstrează ordinea de sbor a personalului navigant. Azi va trebui să decoleze în misiune cu tot timpul neprielnic. Afară, ceața de destrămare în șuvițe lungi ca barba unui moșneag răsfirată de vânt. Soarele plăpând își făcea loc îndrăsneț în urma perdelei aruncate, lăsând să se vadă albastrul clar al cerului. Plec din cancelarie și pătrund în camera de alături. „Sala observatorilor" de unde primesc ordinele de misiune șefii de echipaje.

Aici dau de Căpitanul Coltofeanu, comandantul escadrilei, un om mic de statură, pe umerii căruia se sprijină grija întregului personal. Mă anunță, că după ce va sosi avionul din misiunea protecției de convoi, va decola echipajul Lt. Chilea Dumitru, obs. adjutant stg. Petrescu Tiron, pilot și sergentul mitralior Surdu Dumitru, în misiune de recunoaștere și bombardament în peninsula Chimburg, misiune în folosul Diviziei.

Caut să cunosc pe lt. Chilea, care urma să plece după sosirea camaradului său. Il găsesc șezând pe un scaun în fața hărții din perete împreună cu pilotul, cu care-și pregătea misiunea. Alături de el un cățeluș sbârlit cu 2 ochi de cărbune înfipți în căpușorul alb urmărea atent mișcările stăpânului său. Imi este și el prezentat la rându-i — este *Doina*-mascota locotenentului — nedespărțită în toate misiunile. Nu are brevet de navigantă, dar a fost totuși întotdeauna bagaj alături de echipaj.

Timpul se scurge pe nesimțite. Nu am știut când aterizase avionul așteptat. Urma să plece acum lt Chilea. I se dau ultimele detali ale misiunei de către comandantu escadrilei. Urma să recunoască ș apoi să bombardeze dela mică înălțime concentrări de trupe în peninsula Chimburg. O misiune într'adevă grea, ținând seama de aparatul c care trebuia s'o execute. Il întovărășesc până la avionul său care pregătit dinainte de mecanici, î aștepta. Doina, în lătrături vesele ne dădea târcoale. Se ruga s'o suim mai de grabă în avion. Azi ca ș stăpânul ei era la a 94-a misiune De fiecare dată s'au întors teferi Azi ca și în atâtea rânduri cu Doin în misiune, lt. Chilea va purta acol în sectorul inamic tăria aripilo noastre.

Motorul este încercat la turație, iar starterul, cu gesturile elegante ale unui „stop" din bulevardele Capitalei noastre, îi dă liber. Nu se aude decât mugetul asurzitor al motorului, iar avionul se pierde în rulaj pe teren. Iată-l cum se deslipește de pământ, face un viraj pe stânga, în timp ce urcă în pantă. Acum, redresat, trece pe deasupra noastră, ne dă salutul de plecare, ca după puțin timp să se piardă la orizont. Mă reîntorc în cancelaria escadrilei să aștept întoarcerea echipajului. Aștept o bună parte din timp, apoi plictisit caut să găsesc un colț recreativ. Alături de mine văd un grafic privind îngrijirea tehnică a

771

avioanelor, iar mai sus un altul ce ţine evidenţa misiunilor fiecăruia. Lt. Chilea plecase azi pentru a 94-a misiune. Adj. Stg. Petrescu Tiron era la a 40-a, iar mitraliorul sergent Surdu la a 79-a.

Grija mi se ridicase din suflet. Aveam în faţă un echipaj încercat şi nu mă îndoiam că şi de data aceasta o va duce la bun sfârşit. Timpul alunecase uşor în cămăruţa prietenoasă. Văd pe comandantul escadrilei eşind afară. Se aştepta sosirea avionului. In adevăr apare într'un colţ al aerodromului. Eşim cu toţii în întâmpinarea lui. Pe faţa tuturor se vede nerăbdarea — oare au scăpat cu bine? Avionul pică uşor ca apoi să se aşeze obosit pe cele trei puncte de sprijin. Toţi căutăm cu privirea echipajul. Pilotul şi mitraliorul au o poziţie normală, afară de lt. Chilea care, înghesuit parcă, se sprijinea de parbrizul avionului. Suntem într'o clipă la ei. Pilotul şi mitraliorul sar jos, iar lt. Chilea cu căţeluşul în braţe zâmbi satisfăcut. Era un zâmbet învăluit în durerea mută. Din umărul drept se prelingeau picuri de sânge. Fusese atins. Este dat jos pe braţ din carlingă şi dus în camera de unde cu puţin înainte plecase în misiune. Căţeluşul, dus odată cu stăpânul său, purta o pată de sânge la gât. Şi Doina fusese lovită. Caut în grabă pe pilotul echipajului şi îi cer lămuriri. Cu voce stinsă prinde a-mi povesti:

— „Eram deasupra obiectivului. Am coborît uşor cum îmi ordonase dl. locotenent. Sub noi tranşeele infanteriei ruse se pierdeau până departe. Ruşii au început a trage cu disperare. Liniştit lt. Chilea a început să declanşeze bombele. O bucurie lăuntrică îl înfăşura. Işi executa misiunea în plin. Jos începuse iadul. Bombele răbufneau iar mitraliorul Surdu trăgea rafale lungi. Terminasem bombardamentul. Ne-am întors din nou şi am început să mitraliem. Un glonţ rătăcit dum-dum al unei arme terestre sparge parbrizul şi se opri în umărul drept al d-lui locotenent. Atât a mai putut vorbi: „Hai acasă" şi m'a bătut pe umeri. Am virat uşor şi cu motorul în plin păream că nu mai ajung. Imi era frică, fiindcă îl ştiam rănit".

Când terminase de vorbit, lt. Chilea fusese dus la spital împreună cu Doina. Târziu, seara, când ne-am strâns cu toţii în dormitor, am început să ne destrămăm gândurile. Nu era unul să nu fie cuprins de durerea lt. Chilea. Fiecare îmi vorbea de sufletul larg, plin de camaraderie al acestui sburător. Invăţător, ca mulţi atâţia, şi-a afirmat prin sânge tăria crezului. Lt. Chilea dăduse o lecţie de curaj camarazilor săi. „Invăţătorii, mereu învăţătorii", plămădeală din sufletul ţăranului nostru, au arătat şi aici că au înţeles chemarea.

Şedeam tăcuţi înfăşuraţi în pături... cu gândurile hoinare. Lumina se stinsese. O mică lampă de noapte îşi răsfrângea acum lumina palidă pe albul cearşeafurilor. O muzică în surdină plutea îmbietor. Am rămas o clipă atent. Era aparatul de radio pe care uitasem să-l închidem. Muzica ne cucerise pe toţi. Şi el, în torsul gândurilor noastre, cânta:

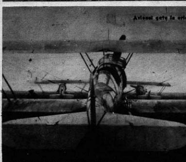
„Când sărmanul tatăl meu
„Era tânăr cum sunt eu..."

*Serg. t. r.* **PETCULESCU ION**
*Rep. de război S. M. P. pentru Aeronautică*

# ...n MISIUNE








Port bucovinean



# ȚARA NOASTRĂ

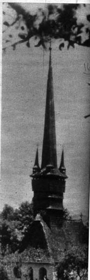












1. La spălatul rufelor
2. Carul cu boi
3. Vedere din munții Vâlcii
4. Casă de odihnă în Carpații transilvani
5. Copii din nordul Ardealului
6. Biserică de lemn din Ardeal
7. Ceramică din nordul Ardealului
8. România tânără și biruitoare








Alimentarea cu muniții a unui avion de asalt *(S. M. P.)*

Intrarea „principală" și singura a „Castelului trăsnit". *(S. M. P.)*

# a „castelul trăsnit"

de ION BĂLEANU

CĂLĂTORUL care trece măcar cu închipuirea, prin fața postului de comandă al unui Grup de Asalt, va fi isbit de firma în policromie dela intrare, reprezintând un bărzoi colorat ca un sticlete și mai țanțoș decât actorul de cinema Donald Rățoiul, fiindcă are cisme și pinteni ca un cavaler medieval și o bardă ca un cuțit de ghilotină sub aripa stângă: iar pe emblema aceasta stă scris îndrăsneț dar sugestiv — „Castelul trăsnit".

Regisorul acestei năstrușnice idei n'a avut nicidecum intenția de a clădi, în fantezia sa, imaginea unei cetățui apocaliptice în care să le fie frică pelerinilor să înopteze, fiindcă și castelanul, un cpt. comandor înalt, suplu și de un humor subțire și în permanentă bună dispoziție, și cavalerii săi, — sunt cei mai primitori oameni din lume.

Castelul acesta nu este altceva decât un bordei puternic amenajat în pământ, cu un capac poliedric ca o pălărie ingenioasă de bucureșteancă, iar emblema, blazonul acela ciudat dela intrare, ar fi greu de decriptat dacă n'am ști că fantezia sburătorilor are avantagiul spațial pe care li-l dă imensitatea oceanului aerian în care se scaldă cu impetuozitatea Icarilor și cu patima îndrăgostiților care mângâie, cu fruntea lor, lâna de cețuri a norilor.

Din acest castel săpat în pământ pornesc, la luptă, sburătorii dela asalt. O armă nouă, născută din spiritul de conlucrare cât mai intimă între pământ și cer. Deci și o disciplină nouă, disciplina omului care, blindat și înzeuat cu benzi de tunuri și grenade, atacă cu viteza bolidului aerian, la înălțimea aceia dramatic de scurtă la care vizează creștetul adversarului. Părăsind majestatea altitudinilor de unde vultanii bombardamentului svârl bolovanii grei ai încărcăturii lor sau de unde șoimii vânătoarei se aruncă săgeată în cocoarele dușmane, grenadierii văsduhului coboară la firul ierbii să atace cu trăsnetele din bordul de atac drept între sprâncenele coloanelor dușmane, sau să treacă cu grebla lor de foc și explozii prin viroagele cele mai adânci în care stau, pitite de groază, mușuroaiele de furnici veninoase ale adversarului. Deaceia grenadierii aviației de asalt nu luptă decât în prima linie.

Văzute de aproape, avioanele lor mici cu două motoare, cu botul lor teșit ușor, nu au nimic înspăimântător, nici nu spun nimic din drama fantastică a atacurilor lor: dau dimpotrivă impresia unor jucării foarte liniștite de turism, placide, lipsite de grija sborului de mâine. Și, cu toate acestea, fiecare plecare în misiune înseamnă pentru delicatele Henschele de asalt, o incursiune la baionetă, o tentativă de breșă în iad. Dar, din clipa în care, asemeni unor arhangheli marțieni, cavalerii „castelului trăznit" urcă în scară, trupul firav al avioanelor de asalt prinde viață, o vibrație interioară care vestește că, între motoare, s'a înghesuit un suflet care bate tot atât de năvalnic că nu mai poți distinge care este inima omului de a avionului. Icarul a prins aripi, iar avionul a căpătat conștiință.



Între gloanțe: adj. av. Zamfir, Ciaru și Gârboveanu *(S. M. P.)*

Gh. *(S. M. P.)*



Un smeu modern, din oţel şi suflet.

**FRAŢII CLARU...**

Il am în faţa mea şi vreau să mi-l închipui în armura lui de atac şi totuş acest cavaler al „castelului trăsnit" nu are nimic fioros nici în priviri, nici în aspectul său general. Un bărbat scund şi bine legat, aceiaş statură a fratelui său, s-lt. Claru Vasile care a înscris, pe cerul Basarabiei, cel mai înalt document de voluntară jertfă. Mai vârstnic decât acesta, i-am citit în ochi imaginea celuilalt, fierbinte, răscolitoare de amintiri, sălbatecă de hotărîre, îndârjit ca un mistreţ şi calm şi drept ca o credinţă...

Trece liniştit şi econom la vorbă, prin amintirile mele de liceu. Eram profesor la Râmnicul Vâlcea şi nu aveam, nici profesorul nici elevul dintr'a şaptea, comun cu aviaţia, decât poate setea noastră de văsduh, de evadare din legile prea hermetice ale aceluiaş spaţiu cărturăresc. Poate de aceia, de şi nu l-am mai găsit în gândurile mele decât înnapoia unor ochi extraordinari, cu priviri reci ca lumina tare şi nedogorită a unei lămpi de minier în care pâlpâie o flacără vie, flacăra gândurilor sale netede, am păstrat de atunci, presentimentul destinului mare care-l aştepta, undeva, pe drumurile vieţii, pe băiatul acesta .. La 12 Iulie al binecuvântatului văleat, în care vultanii credinţei româneşti sorbiau din răcoarea văsduhului basarabean. A treisprezecea misiune de război a s-locotenentului Claru Vasile, care avea să fie şi cea apoteotică a acestui exemplar de elită al aviaţiei noastre.

Patrula lt-ului Micu Ion, încadrată cu s-lt. Claru V. şi adj. Cocetaş Gh. a decolat dela Bârlad pentru a întâmpina cele patru avioane bolşevice de vânătoare, reperate în sectorul Taraclia-Ţiganca. Angajate în luptă, unul din avioanele duşmane a încercat să scape cu fuga însă, sesizându-i intenţia, Claru şi-a asvârlit I.A.R.-ul pe urmele fugarului, cu impetuozitatea caracteristică vârstei şi caracterului său. Cu motorul în plin, ca să-l poată prinde şi supune voinţei sale de luptă, Claru s'a pomenit încadrat de focul conjugat a şase alte aparate inamice care-l surprinseseră izolat de patrula sa, şi mult în interiorul liniilor ruseşti. In ochii săi se va fi aprins scânteia pe care acum o găsesc, pitită şi la pândă, în adâncurile privirilor cestuilalt Claru, cavalerul „castelului trăsnit" şi, deprins să lupte, nu să se strecoare din faţa primejdiei, Claru Vasile şi-a ales unul din cei şase, atacându-l cu furie şi cu toată voinicia lui spirituală. Aşa a atacat, apărându-se cu îndârjire, abătându-se din tirul unuia pentru a lovi într'altul care-i cădea în cătare, în caruselul acesta al, morţii în care era încolţit. Până a tras toată banda de cartuşe...

Adversarii săi au simţit drama dela bordul avionului românesc şi, din evoluţiile lor, Claru a înţeles soarta pe care i-o pregătiau aceştia: vroiau să-l ducă, trofeu viu, până în limită de benzină şi să-l aterizeze astfel pe teritoriul bolşevic ! Nu, aceasta niciodată ! Şi hotărârea lui Claru a fost cumplită. A tras de manşă, a făcut o răsturnare pe o aripă şi s'a repezit bolid într'unul din Ratele care-l flancau. Camaradul său de patrulă, adj. Cocetaş, care-i venia într'ajutor, n'a putut asista decât la explozia aceia fantastică din care avionul sovietic se rupea ca o jerbă de surcele, iar avionul lui Claru se ducea torţă vie, purtând sufletul bravului erou, să-l împlânte în pământul pentru care se jertfise...

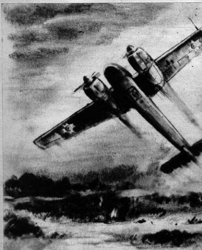
Acum îmi dau mai bine seama câtă asemănare este între fraţi. Aceiaş talie, acelaş suflet, aceiaş hotărâre în priviri; amândoi privesc drept între sprâncene, cinstit şi cutezător; adjutantul de rezervă Claru Gh., fratele mai mare al eroului, avea să ducă mai departe, panaşul familiei; după ce a aşteptat în 21 misiuni în apărarea Capitalei să răs-

**Adj. av. Mlădin este salvat de un camarad care a aterizat lângă el** *(desen: V. Scripcaru)*



**Avionul de asalt gata, ca un mistreţ, aşteptând ordinul de decolare** *(S. M. P.)*

Un atac năprasnic la sol, al unui avion de asalt *(desen: V. Scripcaru)*







bune jertfa fratelui său, a trecut dela vânătoare la asalt ca să fie mai aproape de marea pildă a acestuia. In cele 54 de misiuni executate până acum, în armura sburătoare a cavalerului de asalt, adj. Claru Gh. a dus, cu vârf şi îndesat, răsbunarea unui neam care primeşte cu răbdare, dar răspunde cu prisosinţă.

Cu asemenea oameni, cavaleri fără teamă, care purtau fiecare în carlinga avionului său, o inimă de frate sau imaginea unui camarad, Grupul de asalt al cpt. comandorului Vasiliu Al. avea să ţină în loc, inert şi înspăimântat de năvala grenadierilor din cer, care răsăriau de după o colină, de după o perdea de praf, de după o lizieră de pomi sterpi de viaţă, cu grebla lor de foc — timp de o lună de zile, 140 divizii sovietice; ele încerçau să rupă un front ţinut numai de 8 divizii germano-române.

Ce importanţă aveau chiar distanţele de atac, pe lungimea frontului? Chiar atunci când au fost ceruţi de un corp german, să asalteze liniile duşmane, la sud de Zaporoje, şanţul anticar înţesat cu tunuri şi trupe bolşevice, cu tot riscul limitei de benzină în care puteau rămâne din cauza distanţei mari cavalerii „castelului trăsnit" şi-au făcut apariţia, în frunte cu neuitatul lor comandant de escadrilă cpt. Prislopeanu, secerând de câteva ori clăile de trupe sovietice.

— „Oriunde lăsam bombele, în şanţul anticar, nimeriam în plin. Am atacat la sol, coborând până la înălţimea şanţului, vedeam şiruri, şiruri de ruşi care se clătinau şi cădeau. Unii care ne luaseră frica, se svârliau la pământ şi se făceau morţi dar îi vedeam cum se apărau cu morţii lor punându-i pavăză, — şi ne întorceam până-i culcam de tot şi pe ei. Lângă mine bătea inima lui frate-meu... Seara, am primit scrisoarea de mulţumire a comandantului german care ne solicitase intervenţia"

**DUMBRAVĂ ATERIZEAZĂ PENTRU O PARAŞUTĂ!**

Altădată, sovieticii isbutiseră să facă o pungă la nord est de Melitopol pe care o căptuşiau mereu cu tancuri şi trupe, ceiace a necesitat intervenţia rapidă a „castelului trăsnit". Impreună cu s-lt. german Malissa, aviatorii dela asalt au decolat în grabă, sburând la 2 m., alungând pe sub ei reperele şterse ale tristei câmpii, cu viteză ameţitoare. Ochii tuturor căutau să desluşiască coama aceia de deal unde se dantela linia germană de luptă, pentru a putea şti unde să înceapă asaltul.

— „Ne dureau ochii din cauza înălţimii reduse la care sburam, când ne-au răsărit în faţă, isbucnind din pământ, rachetele de recunoaştere ale primei linii. Ca prin farmec ni s'au răcorit ochii şi, pe o lizieră de pomi rari, am simţit ruşii cum se ...uflau..."

Perdeaua aceia de pomi creştea rărindu-se pe măsură ce avioanele se apropiau cu botul înfipt ca la un atac de mistreţi. Un val de bombe au căzut pe ascunzişul bolşevicilor, amestecându-i cu muşuroaiele de pământ de care şi-au rezemat umerii. Tunurile şi mitralierele şi toate armele bolşevice din pungă au început să tragă după smeii aceştia cutezători, încercând să-i alunge. Ruşii fugeau în evantai, ca şobolanii, căutând gropi sau rădăcini de copac unde să se ascundă de atacurile reluate ale formaţiei lt-ului Malissa, în ciuda unei perdele îndrăcite de arme terestre care trăgeau disperat. In prăpădul acesta au apărut, deodată, vânătorii sovietici care s'au năpustit asupra avioanelor române şi germane.

Sburătorii „castelului trăsnit" nu se lăsară surprinşi şi şi-au luat dispozitivul de apărare, nepermiţând vânătorilor inamici să-i atace sub o mie de metri. Adj. Dumbravă Victor a prins chiar momentul favorabil şi a băgat o rafală de tun într'un Jak, incendiindu-l. Pilotul rus s'a aruncat cu paraşuta şi Dumbravă l-a urmărit cu privirea gândindu-se creştineşte că poate scăpa cu zile; paraşuta cădea însă cu om cu tot, ca un bolovan fără nădejde...

— „Păcat de el!"

Inima lui Dumbravă rămăsese totuş la paraşuta rusească şi nu-i venia să o lase acolo, s'o mănânce ploaia şi nămolul. Ce bucurie la castel, să le aducă paraşuta rusului învins în luptă! In mintea lui i-a şi găsit, paraşutei. un loc „la vedere" în galeria de arme a castelului. Şi Dumbravă, fără să stea mult la gând, a ochit o fâşie de teren bună, şi a aterizat să culeagă trofeul preţios

care-i omologa victoria. Din toate părţile trăgeau în el, ca la mistreţi, bolşevicii, uimiţi de actul acestui cavaler al „castelului trăsnit“ care a aterizat în mijlocul lor, şi-a luat paraşuta cuvenită, s'a urcat iar în carlingă şi a pornit acasă risipindu-se ca un duh necurat. Nu este în actul adjutantului Dumbravă, ceva din protocolul medieval al tournoi-urilor în care, după ce-şi răpunea adversarul, cavalerul victorios lua coiful şi armura celui învins ?

**AVIONUL-TAXI...**

Toate acestea nu fac epocă la „castelul trăsniţilor“ fiindcă sunt atât de des repetate încât năsdrăvăniile lor se împrospătează dela o zi la alta, — şi fiecare cavaler are, la activul său, câteva întâmplări puţin obicinuite pe care, dacă nu le-am cunoaşte humorul băeţilor, nu le-am putea înţelege.

Lovit de un proectil de tanc, dintr'o coloană infiltrată undeva, în sectorul Melitopol, pe când avioanele noastre de asalt atacau căruţele care alimentau tancurile, adj. Zamfir Victor a scos roţile şi a aterizat în flăcări. Din aer, adj. rez Claru s'a rupt din formaţie şi a aterizat alături ca să-l salveze Avionul era cuprins de flăcări care ajunseseră la muniţie fiindcă începuse să pocnească şi să împroaşte cu sgomotul acela caracteristic boabelor de porumb puse la prăjit. Era atât de simplu să-şi culeagă camaradul şi să decoleze, însă nici unul nici celălalt nu se putea hotări fără să fi făcut tot ce le era în putinţă de a mai salva ceva din avion şi, fără multă tocmeală, dar cu toată prudenţa, s'au apropiat de avionul în care muniţia dansa sub muşcătura flăcărilor; au scos paraşuta, apoi s'au urcat în avionul lui Claru cum au putut, înghesuindu-l pe Zamfir în „portbagaj“.

Se aflau pe linia de luptă şi trebuia să decoleze sub bătaia artileriei care-i căuta cu tot dinadinsul. Exploziile se apropiau, bâjbâind după avionul lui Claru, gata-gata să-l găsească. Iar motorul din dreapta nu dădea decât 1000 de turaţii! Artileria trăgea din ce în ce mai precis şi avionul nu putea decola! Claru, care este şi un tot atât de bun automobilist, nu şi-a pierdut capul şi a rulat, a rulat, a rulat peste câmp, şase km,. transformându-şi avionul în taxi, până a dat peste autostradă. Au făcut auto-stop, ca pe şoselele Franţei, şi au ajuns cu bine la castel, cu avionul remorcat ca orice vehicul în pană de motor...

**ARMA SECRETĂ-CAMARADERIA**

Actele de camaraderie sunt obicinuite în activitatea cotidiană a Grupului cpt. C-dor Vasiliu Alex. Nu este zi în care îndrăsneala lor fără margini să nu-i facă să aterizeze şi să se salveze, reciproc, dintre linii sau din liniile inamice. Lt. german Schmal a fost salvat de adj. Georgescu la vest de Melitopol, tot aşa cum plt. Reithberger l-a cules din teritoriul bolşevic pe s-lt. Munteanu, într'o perfectă reciprocitate camaraderească de arme.

Intr'o singură zi s'au petrecut trei acte de înaltă camaraderie şi dispreţ suveran de moarte, pentru legea de onoare a „castelului trăsnit“. Iar legea aceasta cuprinde în plămânii ei arma secretă a acestui brav Grup de Asalt: *camaraderia.* Impotriva ei nu au putut nimic face nici ruşii aceia care se îngrămădeau care să ajungă mai întâiu la avionul în flăcări din care cobora anevoie, luptând cu sărutul chinuitor al limbilor de foc, adj. Mlădin, pentru a-l sdrobi sub cuţitul fiarei dintr'nşii; — pentrucă, din aer, camarazii lui de patrulă se repeziau ca ulii pe grămada aceia de bolşevici setoşi de sângele adjutantului renăscut din flăcări, până ce l-a salvat un camarad care aterizase lângă el. Nimic n'a putut sta nici în calea adj. Anghel Vasile ca să-şi salveze camaradul, pe adj. Logofătu Ion, pentrucă legea sfântă a „castelului“ i-o impunea odată cu glasul conştiinţei sale.

In aceiaş zi, în imensitatea desolantă a stepei nogaice, s-lt. Munteanu, cu elicea dreaptă smulsă de un proectil duşman, ateriza lângă liniile bolşevice. Propriu zis, în acest imens spaţiu în care cât vezi cu ochii nu-ţi poţi odihni privirile pe un muşuroi de pământ sau de furnici, liniile nu erau bine delimitate şi spaţiul între ele se umfla sau se desumfla după cum se angajau forţele. Munteanu căzuse lângă o concentrare inamică ofensivă şi, hăitat de o căruţă cu soldaţi ruşi care-l zăriseră şi vroiau să-l vâneze, a luat-o la fugă, cu busola în mână şi cu credinţa în Dumnezeu. A întors capul odată şi a văzut căruţa mai aproape iar răcnetele urmăritorilor i-au sguduit auzul. S'a împiedecat, s'a ridicat, iar a pornit la drum, obosit, frânt, dar sufletul şi voinţa îl stimulau. A mai întors capul odată şi a văzut căruţa trântită, un cal mort, celălalt trăgând înspăimântat să rupă şleaurile. N'a înţeles bine ce se întâmplase şi a continuat să alerge, în timp ce camarazii săi din aer, adj. Logofătu, Enache Ion şi Zamfir V. veniau haiduceşte după căruţa cu bolşevici, au ajuns-o şi au tras în ea dela câteva zeci de metri, măturând din câteva rafale rezistenţa acestora. Unul a încercat să ochească cu arma lui cu lunetă, după vânatul care-i scăpa, dar o rafală din aer l-a culcat la pământ, cu faţa în jos.

In acest timp, la „castel“ urmăria — cu îngrijorare — minutele care se scurgeau monoton şi apăsător, cercetând îndelung cerul dinspre răsărit, un oaspe de onoare. Castelanul însuş îşi ieşise din liniştea lui obicinuită şi, dincolo de marginile discreţiei sale caracteristice, înşira oaspetelui date, cifre, şi fapte măreţe înscrise în jurnalul de răsboi al cavalerilor săi. Era desigur un oaspe foarte însemnat fiindcă, iată, un avion a apărut, a aterizat direct trăgând la poarta castelului şi a raportat, cavalerul coborât, aşa în armura lui de luptă:

— „Să trăiţi, Domnule ministru! Misiunea a fost executată. Sublocotenentul Munteanu a fost lovit în motorul drept şi a aterizat lângă liniile inamice. A isbutit să se salveze, dar este urmărit de trupe purtate bolşevice. Camarazii mei supraveghiază din aer şi nu lasă să se apropie nimeni de dânsul. Este nevoie de un Fiesler care să-l poată aduce...“

Nici nu a terminat bine raportul, că subofiţerul german Reithberger a şi decolat cu Fiesler-ul său, decolând odată cu alte aparate româneşti în căutarea camaradului în primejdie.

Când l-a dat jos din avionul german, s-ltul Munteanu care abia scăpase de ochii haini ai urmăritorilor săi, s'a trezit îmbrăţişat fără să-şi dea prea repede seama de ce se petrece. Peste umărul celui care-l ţinea la piept, emoţionat şi fericit ca tatăl său, Munteanu a zărit ca prin ceaţă frontul camarazilor săi. Erau toţi, era şi castelanul, şi nimeni nu venia spre el, dar toţi îi zâmbiau atât de ciudat, atât de ciudat... Nici nu-şi dase seama că'n braţele sale cuprinsese toată armata aerului care venise să-i aducă calda şi camaradereasca sa felicitare, prin însuş ministrul aviaţiei.

O clipă, general şi sublocotenent au rămas scăldaţi în aceiaş cinstită şi trainică emoţie. Apoi generalul Jienescu Gh. a prins pe pieptul subofiţerului german care salvase un camarad român, semnul cel mai frumos al onoarei aerului: „Virtutea Aeronautică“.

— „A fost cea mai frumoasă zi din toate zilele petrecute acolo...“ îşi încheie gândurile cavalerul „castelului trăsnit“ căruia, în închipuirea oricui, poate să-i crească ziduri şi turnuri de piatră smălţuită în legendă, el rămâne o fortăreaţă de suflet şi de îndârjire zidită ostăşeşte în pământ şi unde un camarad căzut în luptă, în loc să rupă, adaogă o cărămidă nouă la temelia ciudatului castel...

ION BĂLEANU


Un grup de sburători dela „asa

# Din Urna amintirilor



or av. Iosifescu, în iarna 1942, pe frontul de Est *(S. M. P.)*

Pe comandorul Iosifescu, care a știut atât de înălță-
r să ne poarte prin Rusia cu tot elanul de care erâ
nimat, îl găseam întotdeauna în cortul de comandă
entru a ne transmite primele ordine de misiune. Sosea
mult înaintea noastră pentru a controla dacă paza,
regătirea materialului de sbor, cât și celelalte lucruri de
etaliu din cadrul gospodăriei grupului, au fost făcute
ordine, după care intra în cort pentru a studia lucrul
perativ de peste zi, unde îl și găseam.

In dimineața aceea de șoapte, de fantome stinse, cu
orile ce mijeau în îndepărtarea răsăritului, ne-a primit
u un zâmbet de nedefinită dragoste. S'a uitat cu aten-
e la noi, iar ochii îi sclipeau vioi ca ai celui ce și-a
dus aminte de senzațiile plăcute ale unor momente nu de mult trăite. In timbrul vocii lui s'a simțit o lipsă, iar privirea pentru moment cercetătoare și plină de o scântee de speranță s'a lăsat încet pe masa de lucru, înlănțuind în ea tot neantul despărțirii.

L-am găsit schimbat, schimbare care cu timpul a luat forme și care s'a închegat cu dispariția unui alt echipaj, în grije de părinte ce-și vede copiii dispărând unul câte unul, legându-se doar de speranța de a-și vedea măcar pe ultimii trăind și bucurându-se de vieață. Cu cât trecea timpul și golurile dintre noi erau mai mari,



Bombe pentru inamici *(S. M. P.)*

cu atât se alătura mai mult de noi, căutând prin toată ființa lui, să umple lacunele lăsate de vitregia soartei.

S'a simțit în grup o ușoară amorțeală și un entuziasm estompat de lipsa celor cinci. Nu se mai auzea nici glasul de stentor al Cpt. Holban dând „bancuri" printre camarazi și nici adierea de prietenoasă atingere a neastâmpărului lui Ionel.

In această familie de luptători, în care sufletele au fost unite prin caracterul hotărît și plin de afecțiune al comandantului, se simțea dureros dispariția unora dintre noi. Cele urmate în cursul zilei au arătat cu prisosință înțelegerea deplină de care C-dorul Iosifescu știa să dea dovadă. Prin exemplul personal a căutat să înlăture din pieptul subalternilor cele mai grele și chiar ușoare piedici de ordin moral, puse în cale în mersul spinos al unei unități pe câmpul de luptă. A executat una după alta, ca pilot, trei misiuni la Stalingrad, prin care a căutat să arate că memoria celor căzuți trebuie cinstită prin înseși faptele ce le-au glorificat, prin căderea lor. Intr'un târziu când gerul năprasnic al Rusiei se lăsase într'o supremă încordare de frig și viscole, când la căldura unei sobe primitive i-am adus aminte de acea zi, mi-a răspuns că oriunde comandantul trebue să meargă alături de subalterni, dând, prin aceasta, acea notă de coeziune, de adevărată camaraderie și prinos de sacrificiu ce trebue să existe pe front, ca simbol de înfrățire în năzuințele comune ale unui popor.



Spre inamic, la mare înălțime

Au trecut multe zile de atunci, și cu cât alte pagini erau scrise cu gloria acestui grup, C-dorul Iosifescu în tot acest timp a știut să cimenteze credința noastră în spiritul de sacrificiu și al datoriei. Faptele comandantului nostru au dus ca pe o rază, lumina de înalt patriotism spre cerul răscolit de micile globulețe ale apărării terestre sau vânătoare inamică, ce ne însoțea sborul completând în dezacord, sgomotul motoarelor noastre. In misiunile grele era în fruntea noastră și în ciuda atâtor rezistențe dușmane puse în cale ca diguri de nesfărmat pe undeva în nesfârșitul univers, comandorul Iosifescu, în sborul de dreptate al pasărei lui mult iubite, ducea cu el dorințele unui popor, pe locurile pe unde vrășmășia și necredința în cel de sus, sălășluiau în inimile celor ce ne ciuntiseră țara.

Ii văd parcă și acum bucuria ce-l copleșea atunci când lua parte cu toți ai lui în misiuni. Era plin de o fericire pe care o exterioriza printr'un surâs ce-i prindea întreaga față, ca și lumina de lună pe întinsul de freamăt continuu al pădurilor noastre. Așa l-am cunoscut în primele misiuni, așa l-am văzut și la a cincizecea misiune.

Nu avea astâmpăr și cu căciula țuguiată și albă, cu mantaua lungă de trupă și cu cismele largi de iuft, era văzut pretutindeni în mersul lui de om bolnav — căci bolnav era.

Așa bolnav, de o boală de ficat care l-a trântit la pat mai târziu în zilele când, mai mult ca niciodată, dorea să rămână mai departe lângă grupul lui drag, nu căuta nici în prag d noapte odihna meritată. Când noaptea își lăsa umbra ei peste satul și aerodromul nostru, prin vizite făcute personalului de toate categoriile, căuta să mențină neîntrerupt lanțul de gândire și entuziasmul voalat poate de misterele nopții, sub luna ce parcă aducea în sbor ghidat, avioanele inamice pe deasupra noastră.

Ducea cu el, printr'o activitate de apostol, toți factorii ce impun o atmosferă de eroism, căci chemarea primelor zile de războі a știut s'o transforme într'un adevărat apostolat.

Vestea morții lui pe care am aflat-o într'un târziu dintr'un ziar, a născut în murmur de furtună interioară, scoțând dragi amintiri din urna trecutului apropiat.

Acum când florile de coronițe străjuesc liniștite și tăcute pe mormântul lui săpat de curând, evocări clare se deapănă într'un iureș tumultos, ca marea ce-și isbește cu furie valurile de malurile ce o țin încătușată.

Așa cum l-am cunoscut si ne-a iubit, așa cum ne primea întotdeauna când ne întorceam din misiuni, așa cum a știut să fie exemplu, neluând în seamă vârsta și nici boala de care suferea, așa cum a știut să depună tot sufletul în toate pentru a ridica gloria grupului și deci a țării, așa cum a știut să conducă spiritele și să le îndrumeze către datorie și abnegație totală, va rămâne pentru cei rămași din falanga aripilor sale și pentru toți un simbol de neprețuită carte de aur, în care numele comandorului Iosifescu, scris pentru nemurire, va fi oglindă de bravură.

Cpt. av. PROFIR IOAN



C-dor av. Iosifescu, într'un grup de sburători, la Rostov *(S. M. P.)*

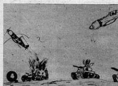
# Pentru tineret



















1. Strânsă colaborare aero-navală, de Ivan Sabin, cl. VII-a Lic. „Traian", T.-Severin.

2. Atac in picaj, de Tramundana Atanase, cl. VI-a, Lic. Carol I, Constanța.

3. In picaj, de Dinescu Filoti, cl. I, Liceul Comercial Buzău.

4. Atac la sol, de Enache Ion, cl. III-a Lic. Sp. Haret, București.

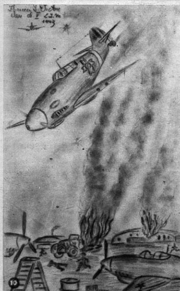
5. Atac la sol, de Ionescu S. Victor, cl. I, Lic. Comerc. Regele Ferdinand, București.

6. Luptă aeronavală, de Dumitrescu I. Marcu, cl. VI-a A. Lic. Comerc. Regele Mihai I, București.



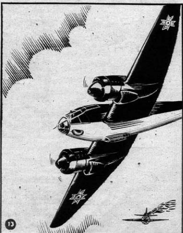













7. **Gata de decolare, de Badioc Ştefan, cl. III-a lic. Aurel Vlaicu, Bucureşti.**

8. **In picaj, de Predescu Cezar Nicolae, aeromodelist.**

9. **Lupta aeriană, de Burianu Petruş, cl. VII-a Liceul Spiru Haret, Bucureşti.**

10. **Atacul unui aerodrom, de Zbârcea I. Victor, cl. V-a Liceul I. Meşotă, Braşov.**

11. **Deasupra obiectivului, de Cristea R. Teodor, cl. II-a B Lic. Mihai Viteazul, Bucureşti.**

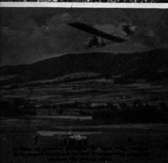
12. **Doborit! de Burianu Petruş, cl. VII-a Lic. Spiru Haret, Bucureşti.**

13. **Bombardierul, de Vlădescu Nicolae, cl. V-a Liceul Militar N. Filipescu, Predeal.**

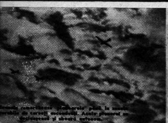
# O ZI PRINTRE PLANO



In mijlocul [illegible] transilvan se ridică [illegible] dealuri pe care, într'un cadru pitoresc, este așezată [illegible] una din școlile noastre de sbor fără motor.



[illegible]



Avionul remorchează planoarele până la zonele favorabile de curenți ascendenți. Acolo planorul se declanșează și sboară autonom.



Din zori și până în asfințit se sboară! Se făuresc aripi oțelite pentru apărarea văzduhului românesc.

Deseori am avut prilej să aud vorbindu-se despre frumusețea sborului fără motor. Povestitorii erau înșiși sburători și cunoșteau îndeaproape această frumoasă îndeletnicire sportivă, deoarece trecuseră și ei prin filiera planorismului înainte de a deveni piloți motoriști, bravi apărători ai cerului scumpei noastre țări. Descrierile lor m'au captivat în așa măsură, încât am hotărât să folosesc primul prilej, să fac sborului fără motor o vizită — la el acasă.

Intr'un scurt concediu petrecut la Brașov am aflat că în apropiere se află o școală de planorism. Iată deci prilejul așteptat — și astfel, într'o frumoasă dimineață de vară, iată-mă îndreptându-mă către satul Sâmpetru, situat la 6 km. Nord de Brașov.

Chiar dela marginea orașului ne răsar înaintea ochilor dealurile dela Sâmpetru, unde știm că se află școala. Drum de 10 minute cu mașina — și ne aflăm pe terenul de sbor, în fața hangarului spațios așezat pitoresc chiar pe coama dealului. Ceva mai jos de hangar, către poalele pantei, se află baracamente frumoase, cu dormitoare, săli de mese, săli de studii, într'un ansamblu ordonat, oferind elevilor posibilitatea unei cazări și întrețineri pline de confort modern. Această frumoasă realizare, una dintre multele cu care sunt dotate și celelalte școli de sbor fără motor în diferite colțuri ale țării, vorbește dela sine asupra străduințelor pe care le depune, instituția diriguitoare, Comandamentul Tineretului Aviatic Român, și grija părintească a D-lui Ministru al aerului, G-ral de escadră Jienescu Gh., pentru organizarea instrucției preaviatice a tineretului nostru.

In hangar, se văd planoarele alineate frumos, pe două rânduri, lipsind numai unele care acum sunt scoase la sbor. Totul este într'o perfectă ordine și ne impresionează foarte plăcut chiar din capul locului. Intrăm apoi într'un atelier spațios, bine luminat și la fel de ordonat cași hangarul, în care mai mulți maeștri harnici lucrează la construcții de planoare noi și la diferite reparațiuni. Nu zăbovim mult cu vizitarea acestor instalațiuni căci nerăbdarea ne zorește pașii spre locul unde se fac sborurile, așezat într'un punct mai ridicat al dealului.

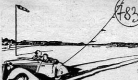
### PE UN PICIOR DE PLAIU...

Aici priveliștea este minunată. Ne aflăm în inima șesului neted și mănos al Țării Bârsei, străjuit de jur împrejur de lanțul maestos al Carpaților, ca de un vajnic zid de apărare. Din netezimea deadreptul impresionantă a acestei câmpii, răsare ca o insulă singuratecă dealul pe care ne aflăm. In vale aurul holdelor unduește lin sub adierea vântului, aici sus șopotește pădurea, iar la poalele sale se întinde cel mai frumos și bogat covor de flori ce l-am văzut vreodată.

In acest decor splendid, vedem desfășurându-se activitatea planoriștilor. Tineri cu corpul bronzat de soare, cu chipul radiind de sănătate și voe bună, lucrează într'o camaraderie desăvârșită, călăuziți cu toții de acelaș frumos ideal — să devină aviatori valoroși. — Dar să-i privim la lucru.

Asistăm chiar la o decolare făcută prin

cablul şi sboara autonom, folosind curenţii ascendenţi.



lansare cu sandovul. Aceasta este o metodă prin care planorul este lansat în aer într'un mod foarte asemănător cu o aruncare din praştie.

In timp ce urcam panta, am putut vedea cum planoarele aterisate în vale erau fixate pe nişte mici cărucioare şi transportate către locul de lansare, acolo erau date jos depe căruţul de transport, şi aşezate pe vârful dealului, cu faţa către vânt. Unul dintre tineri ia loc la postul de pilotaj, se leagă în centuri, şi sub ochiul atent al instructorului de sbor se fac pregătirile pentru decolare. Un elev ţine planorul de aripă ca să-l ajute la decolare, 2 sau 3 îl reţin la coadă, în timp ce se va întinde sandovul, în fine 2 echipe de câte 4 inşi vor întinde sandovul. Am uitat să spun că acest „sandov" este chiar „praştia" cu care se lansează planorul. Lăsând amănuntele, aceasta este o funie elastică (alcătuită din fire de cauciuc reunite sub un ţesut de protecţie) lungă de vreo 40 de metri având pe mijlocul ei un inel ce se petrece la cârligul dela botul planorului. Cele 2 echipe despre care am vorbit, apucă una de un capăt al sandovului şi alta de celălalt, apoi se dispun pe teren în aşa chip încât sandovul formează un „V". Iată deci un dispozitiv la fel cu o praştie, pregătit pentru a arunca în aer planorul.

După ce elevul pilot a primit toate îndrumările şi echipele de lansare sunt la posturile lor instructorul dă o serie de comenzi: „La coadă gata?" — „Inainte gata?" — GATA!

Apoi: „TRAGE!!... FUGA!!... DRUMUL!!" In acest timp cei dela sandov pornesc întâiu în pas, apoi în fugă, întinzând cablul de cauciuc, pe când cei dela coada planorului îl reţin cu braţe vânjoase până în momentul când primesc comanda „Drumul!!" când, sandovul are suficientă tensiune şi lansează în aer planorul liberat dela spate... ca din praştie.

## FRUMUSEŢE ŞI CAMARADERIE

Abia am avut timp să urmăresc tot mecanismul acesta precis, animat de cuvintele magice ale instructorului şi privirea urmează planorului, care, odată deslipit de pământ, intră în elementul său şi pluteşte liniştit către vale, condus cu pricepere de mâna tânărului elev pilot. Treptat pierde înălţimea şi după câteva viraje măestre se aşterne lin pe pajiştea dela poalele pantei, exact în locul indicat de instructor înainte de decolare. O echipă de elevi îl şi aşteaptă, îl ridică imediat pe căruciorul de transport şi eliberează terenul de aterisare pentru planorul următor, care între timp a fost dus pe locul de start unde ne aflăm şi pregătit pentru decolare.

Din nou se aud comenzile lansării, urmează un nou sbor, la fel de frumos caşi primul şi astfel... pe rând, tinerii se succed la sbor, căutând ca din fiecare lansare să-şi însuşească cât mai multe învăţăminte pentru viitoarea lor carieră de sburător.

Nu mă pot sătura privind şi nu ştiu ce să admir mai mult, măreţia peisajului, frumuseţea sborului sau elanul acestor tineri. Toţi lucrează cu o hărnicie de furnici, într'o admirabilă disciplină, în orice misiune li se încredinţează de către instructor. Această disciplină consimţită liber, îmbinată armonic cu spiritul de muncă şi camaraderie pe care le văd desfăşurându-se sub ochii mei în toată activitatea acestui tineret, formează temelia virtuţilor soldatului de mâine şi a viitorului cetăţean valoros pentru patria sa. Aştfel îmi pot da acum seama de încă un aspect al sportului acestuia, unic în felul său în comparaţie cu alte sporturi, un aspect care deşi este mai puţin cunoscut, totuşi e mult mai important decât aspectul estetic şi instructiv şi anume — *aspectul educativ* — care face din sborul fără motor o şcoală minunată pentru modelarea caracterelor şi selecţionarea elitelor.



Dar să revenim lângă prietenii noştri. Foarte amabil şi cu aceiaşi bunăvoinţă caşi faţă de elevii săi, instructorul îmi dă lămuriri:

„Sborul planorului în aer calm este asemănător cu sborul unei păsări atunci când nu bate din aripi, adică sbor „planat", în care planorul coboară în sbor pe o pantă lină, pierzând treptat şi continuu din înălţime. Spre deosebire de acesta, se poate face cu planorul şi sbor „plutit", când planorul câştigă înălţime, fiind ridicat de curenţii ascendenţi. Arta pilotului planorist este de a şti unde să caute şi cum să utilizeze aceste energii ale atmosferei, cu ajutorul cărora poate face apoi sboruri de durată, înălţime precum şi de distanţă. Pentru a specula însă aceşti curenţi pilotul trebue întâiu să fie perfect familiarizat cu manevrarea planorului care în principiu este la fel cu cea a avionului. Acest lucru se învaţă în instrucţia elementară, în sborul planat, pe care îl văd desfăşurându-se acum înaintea mea. Insă pentruca planorul să intre în elementul său, dat fiindcă nu dispune pentru decolare de motor ca avioanele, este necesar să fie lansat în aer la o oarecare înălţime, dela care să poată apoi manevra în voe.

Lansarea planoarelor nu se face numai cu sandovul. Există şi alte sisteme, de pildă remorcându-le cu un vehicul rapid (automobil). Viteza de remorcare trebue să fie destul de mare, pentru ca planorul să poată câştiga înălţime (cam 60 — 80 km. pe oră). O variantă a acestui sistem o constitue aşanumitul remorcaj „la mosor", la care remorcherul nu se deplasează pe teren ca automobilul, ci stă fix. El este însă prevăzut cu un tambur, adică un „mosor", care deapănă un cablu lung de vreo 1000 de metri, de al cărui capăt este agăţat planorul. Infăşurând cablul cu viteză mare, (60 — 80 km/h), planorul decolează, câştigând înălţime pe măsură ce ce apropie de mosor. Astfel planoarele se pot ridica până la 200 — 300 metri, la care înălţime pilotul liberează cablul — acţionând un dispozitiv de declanşare, apoi continuă sborul autonom, „planat" sau „plutit" (după cum îi permit condiţiunile atmosferice).

Pentru piloţii perfecţionaţi, există şi posibilitatea de a lansa, mai bine zis de a transporta, planoarele chiar deadreptul în zonele favorabile, şi anume prin remorcajul la avion: planorul este legat în urma unui avion printr'un cablu de 50 — 80 m. lungime şi, tras de avion, este dus până la o anumită înălţime sau într'o anumită zonă dinainte stabilită, unde pilotul crede că poate găsi curenţi ascendenţi favorabili sborului plutit. Ajuns acolo, planorul se detaşează, declanşând cablul de legătură cu avionul şi sboară mai departe singur".

## MIRACOLUL ESTE DESVĂLUIT

„Văd acum că sborul „fără motor" n'are în el nimic „misterios", sau „ciudat" cum mi se părea înainte, ci se bazează pe o sumă de principii fizice, limpezi şi lesne de înţeles. Tuturor cărora sborul fără motor li se pare o taină, le pot spune să mă imite: o vizită la o şcoală de planorism le va dovedi mai bine decât orice explicaţii teoretice savante, cât de simplu se prezintă în fond această problemă.

Cu o scurtă întrerupere în orele prânzului, când căldura este prea moleşitoare, sborurile se succed astfel până seara târziu... Iată că cerul pe care se topesc treptat norii frumoşi de după amiază se colorează de purpurul soarelui în asfinţit şi eu mă întreb când a trecut şi această zi. Nu ştiu când, căci a fost prea frumos. Am venit între planorişti din curiozitate, simplu vizitator şi mă despart cu părere de rău, ca fanatic susţinător al planorismului. Nimeni nu m'ar putea convinge că există un sport mai frumos, mai sănătos şi în acelaş timp mai util pentru tineret. Dacă nu mi-ar lipsi timpul, n'aş ezita nici o clipă să urmez şi eu planorismul.

In orice caz, peste 4 zile şcoala dela Sâmpetru începe un curs de antrenament pentru piloţii progresaţi. Nici nu încape îndoială că voiu fi iarăşi aici, să văd şi minunea sborului plutit (mai ales că instructorul mi-a promis să mă sboare ca pasager în planorul cu două locuri).

La revedere! dragi prieteni planorişti.

CERNEA ALEXANDRESCU



Gata?



Trage!



Fuga!



Drumul!



ţii de război
deveni în timp
pace piloţii a-
melor de tras-
t şi pasageri
(S.M.P.)

# Turism

In presa străină de specialitate se discută foarte adese şi se fac sugestii interesante cu privire la transportul aerian, după ce războiul va lăsa la vatră zecile de mii de piloţi şi industria echipată pentru servirea la maximum a forţelor aeriene militare va fi nevoită să caute debuşeuri civile. Problema de altfel e des atacată în articole şi studii ce apar şi la noi. Fixată ca factor esenţial de luptă, cei ce se gândesc la evoluţia sănătoasă a lucrurilor nu ostenesc a preconiza aviaţiei şi un eficace rol de progres economic şi chiar social. Limitându-se la problema în mare, discuţiile accentuează actualitatea organizării transportului aerian şi faptul că sistemul acestui transport nu trebue separat de problema comunicaţiilor în ansamblul lor.

Pe tema aceasta, în dosul fronturilor de luptă, se desenează încă de pe acum un războiu de acaparare a mijloacelor de comunicaţii continentale şi intercontinentale, în care marile puteri desvălue tot mai mult intenţiile lor. Dar latura aceasta a aviaţiei de după războiu depăşeşte scopul acestor rânduri. Voim să subliniem că aviaţia va avea un extraordinar rol în viaţa internă a statelor. Organizarea serviciilor cu legături aeriene regulate între capitale de provincie şi judeţe, legături cu centrele economice de aprovizionare şi industriale, legături cu centrele turistice şi balneare, apoi cu poşta prin avioane de zi şi de noapte şi nu trebueşte să uităm că se cercetează de pe acum taxiurile aeriene; iată lucruri cari vor da loc unei activităţi deosebit de intensă.

Un avion de transport în plină activitate aeriană pe front. D-nul Ministru de Război g-ral Pantazi se deplasează cu acest rapid mijloc de locomoţie.

(S. M. P.)

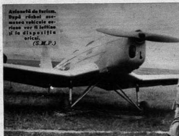
# aerian după război

Intre acestea, se prevede o impresionantă desvoltare a turismului aerian, care interesează foarte multe categorii sociale. „Avionul de casă" va fi mijlocul rapid și confortabil de deplasare al oamenilor de afaceri, comercianți, industriași, moșieri sau simpli amatori de sbor... Avionul ușor, de turism, a căpătat o extraordinară autonomie în ceeace privește infrastructura: decolează scurt și aterizează pe câțiva metri de teren, purtând trei, patru persoane cu suficient bagaj ca și la alte categorii de avioane, mai grele; industriile sunt în permanentă căutare de forme noi de perfecționare. In privința aceasta industria continentală a ajuns la rezultate excelente și nu avem decât să amintim produsul german „Stork" care prin calitățile sale a jucat un rol atât de mare în salvarea Ducelui Mussolini din închisoarea de pe vârfurile munților Abruzzi. Recent a fost prezentat la București un nou avion de școală și turism, tot german, remarcabil prin economia sa la consumul de combustibil și prin viteza mult sporită, față de avioanele de categorie. Rezultă din aceasta că deși în plin efort militar, industriile se gândesc la formule noui de avioane de turism, care să corespundă tuturor exigențelor. Dar turismul aerian va da locul unei mari desvoltări a asociaților de sburători, Aerocluburilor și Școalelor de sbor. Fiecare proprietar de avion va dori să fie pilotul avionului său — ceeace nu este imposibil — și fiecare aviator va dori să-și aibă aparatul său care nu va costa mai mult decât un automobil mijlociu, iar în unele cazuri chiar mai puțin.

Iată numai câteva din motivele care fac să se prevadă o mare desvoltare a turismului aerian și căruia, desigur, Statul îi va înlesni ca și până acum o ambianță favorabilă, prin legiuiri realiste și reglementări potrivite cu necesitățile timpului și locului.

Desvoltarea turismului se bazează în primul rând pe contigentele de tineri care se încadrează zilnic în marea familie a aviatorilor.

GH. A. DUMITRU



Avionetă de turism. După război asemenea vehicule aeriene vor fi ieftine și la dispoziția oricui. (S.M.P.)




Unul din cei mai încercați parașutiști ai noștri: „Popa", lângă avionul de turism care-i servește la lansări. (S. M. P.)



Delicata operație a construcției aripelor
(Foto Petre M. Stere)

# TINERET și aviație




Avion de școală faza I

Desvoltarea pe care a luat-o aviația după primul război mondial, în timpul celor 21 de ani de pace, prin creiarea liniilor aeriene de transport, ca și desvoltarea technică a acestei arme — au dat aviației, în războiul de azi, o întrebuințare atât de masivă și hotărîtoare, încât ne putem da seama ce însemnătate primordială începe a avea disciplina sborului în viitorul apropiat.

Zi de zi, comunicatele de război pomenesc despre acțiunile acestei arme și nu este acțiune de front în care aviația să nu-și facă apariția. Știința aeronautică a progresat în așa măsură, încât, azi, aviația intervine hotărâtoare în sprijinul luptelor terestre sau navale.

Acțiunile terestre au nevoie, spre a se desfășura, de observațiile culese de aviația de recunoaștere care are posibilități mai vaste și mai precise de a se informa asupra mișcărilor adversarului. Tot avionul este chemat adeseori să regleze tragerile de artilerie, potrivind să cadă obuzele pe obiectivul căutat, după cum aviația de bombardament, ridicându-se la verticala obiectivului, poate realiza distrugeri care scapă artileriei, atât prin massa de bombe pe care o poate concentra asupra obiectivului, valurile de bombardament, prin precizia bombardamentelor în picaj, cât și prin faptul autonomiei mari de sbor care permite transportarea materialului explosiv și incediar, adânc în teritoriul inamic, acolo unde bătaia tunurilor cu tragerea cea mai lungă nu mai poate ajunge, amenințând astfel industriile cele mai adăpostite și mai îndepărtate ale inamicului.

Tot așa, operațiile navale sunt sprijinite de aviație prin recunoașterile ei, stârnind, prin mesagii, haitele de submarine împotriva convoaielor dușmane, sau atacând cu bombe și torpile vasele inamice, ori apărând, de pe platforma vaselor port-avioane, unitățile navale convoiate. Până acum, în lupta dintre avion și vasul de război, tot avionul a rămas mai puternic, mai ales când este dirijat de oameni logodiți cu moartea, cum sunt aerotorpilorii germani sau extraordinarii piloți japonezi.

Dela începutul războiului, toate campaniile fulgerătoare din Belgia, Olanda, Franța și Norvegia, din Grecia și Jugoslavia se datoresc inițial forței cu care a atacat armata aeriană germană. In momentul de față, pe toate teatrele de război, în Atlantic, Mediterană, pe frontul sovietic, în Pacific și în spațiul chinez, s'a dezlănțuit o uriașe ofensivă aeriană cu scopul de a distruge industriile inamice, de a scădea forța de luptă a adversarului și a-i disolva moralul.

Din toate aceste aspecte variate ale efortului la care este supusă aviația în cel mai technic război al omenirei, reiese în proporții considerabile și juste — importanța pe care o are, și și-o mărește vertiginos, arma aceasta pentru statul modern a cărui existență și a cărei putere depind de cum știe să-și organizeze mai bine apărarea cerului său. *Pentru a-și apăra patrimoniul spiritual și teritorial, statul are nevoie de o aviație tare și modernă, o aviație care trebuie să dispună și de un material în pas cu technica și de un personal numeros și bine educat în domeniul acesta.* O aviație cu cadre improvizate nu poate răzbi prin greul vremurilor, după cum o aviație dotată cu material perimat, și care nu mai răspunde performanțelor actuale, rămâne mai aproape de amintirea smeului de hârtie decât de rosturile ei adevărate.

*Pentru realizarea puterii aeronautice a statului este nevoie deci, pe deoparte, de industrie și de un material de cea mai bună calitate, pe dealtă parte — și aici trebuie să insistăm cu prisosință — de cultivarea unui spirit propriu acestei arme unde sunt chemate elementele cele mai destoinice și mai hotărîte ale tineretului. Aviația este o școală a tinereții prin excelență fiindcă și ea este o armă și o disciplină tânără și are nevoie, în formarea cadrelor sale, de un elan creator, de un elan proaspăt care să stea permanent la rădăcina acestei școli de adevărată energie națională, școala sborului.*

Intorcându-ne, pentru o clipă, la începuturile patetice ale aviației noastre, epoca romanticului pioneriat dela 1903 — când românii dețin primele locuri de onoare pentru cucerirea aerului, înțelegem dece îi revine tineretului nostru sportiv și sănătos la minte și la trup, tineretului de totdeauna, misiunea de a împlini idealul precursorilor și de a desăvârși jertfa aripilor frânte pentru acest ideal și pentru patrie.

Puțini știu poate, la noi, că dela primele tatonări ale problemelor de sbor poporul nostru a fost strălucit reprezentat prin experiențele lui Traian Vuia, prin avionul de construcție proprie și sborurile executate — adevărate raiduri pentru acel timp — de Aurel Vlaicu, care de pe atunci pătrunsese cele mai subtile taine ale sborului, prin străduința lui Henri Coandă care lucra prototipuri românești în fabrica dela Bristol, Valentin Bibescu și Cerchez, îndrăgostitul de aviație până la sacrificii materiale personale, și prin promotorii aviației militare, depe terenul lui Cerchez dela Chitila, din 1911, Maiorul Macri Ion, cpt. Fotache Ionescu, Lt. Boiangiu, Sl-ții Negrescu, Protopopescu și Druțu al căror prim contact cu sborul a fost... la infirmerie, unde Cerchez le-a arătat două brancarde.

Așa s'au format escadrilele de mai târziu, din entuziasmul neînfricat al primilor pioneri, escadrilele glorioase care alimentează de peste doi ani comunicatele de război, aceste pagini de Iliadă a vremurilor noastre, cu fapte de

arme de legendă. Şi toate acestea nu sunt decât rezultatul unei severe şi — totodată — calde discipline pe care am impus-o sborului, această şcoală nouă de caractere, unde tineretul se poate desvolta în mediul său firesc.

Nicăeri, mai mult ca în cadrele aviaţiei, nu-şi poate găsi tineretul ţării noastre adevărata lui misiune în care să se poată realiza, unitar, în toate direcţiile în care-l impulsionează entuziasmul lui dogoritor. Cu atât mai mult, cu cât vremurile noi pe care le trăim, şi sub semnul cărora se va desvolta fiinţa noastră naţională, sunt vremuri dominate de un principiu categoric: dirijarea tuturor disciplinelor morale ale societăţii în spre asigurarea potenţialului spiritual şi fizic al naţiunii, fiindcă numai astfel se poate asigura poporului o existenţă certă oricât de tulbure şi vulcanic ar fi spaţiul geopolitic în care ar trăi.

In sensul acestui ţel educativ colaborează şi familia şi şcoala şi armata, instituţii fireşti unei orânduiri sociale bine determinate, fiecare din ele constituind momente importante în evoluţia sufletească a omului până în pragul maturităţii lui sociale, unde i se va cere, pe baza educaţiei primite până aci, iniţiativă, conducere, înţelepciune, cinste, putere de muncă, curaj, încredere şi spirit eroic de sacrificiu. Toate aceste însuşiri alcătuesc capitalul biologic al tineretului care este gestionar moral al puterii naţionale şi el este singurul care-i poartă răspunderea pe umerii săi, falnici sau obosiţi, după cum s'au format la aspra şcoală a vieţii — cu mai multă sau mai puţină conştiinţă. Un tineret cu sufletul moleşit de preocupări prea desfătătoare, un tineret comod şi nehotărat să se angajeze pe linia firească a neamului, nu poate fi o garanţie pentru această răspundere de care am vorbit. Dimpotrivă, el devine o primejdie atât de mare încât viaţa morală şi existenţa naţională a neamului sunt ameninţate cu ruina, din cauza fundamentului lor slab. Pe aceeaşi linie de gândire, putem considera că într'un mediu greşit desvoltat de o societate decadentă, moravurile sociale şi politice ale acesteia punând ţara într'o stare de inferioritate politică şi morală, tot tineretului îi revine misiunea, dacă este sănătos, de a îndrepta destinul neamului său, în măsura în care va şti să poarte pe umerii săi sarcina acestei moşteniri făcând în acelaş timp — din puritatea lui — isvor de viaţă nouă pentru permanenţa spirituală a neamului pe care-l reprezintă, legându-i puternic tradiţiile lui glorioase de pasul istoriei.

Iată dar cât de copleşitor este rolul tineretului, în evoluţia statului şi în istoria poporului, el fiind chiagul acela miraculos care leagă tradiţie de tradiţie, garantând astfel permanenţa istorică a acestui popor. Apoi tot ceeace se face, tot efortul celor care au în mâinile lor răspunderea administrativă, politică şi morală a patrimoniului naţional, pentru a-l trece mai departe, altor generaţii, totul se zideşte pe principiul rezistenţei morale şi materiale în punctul unde se face acest transfer de răspundere.

Către această şcoală a bunului şi adevăratului cetăţean se îndreaptă toată pedagogia socială şi acolo trebuie să tindă educaţia tineretului.

Pentru această şcoală a tineretului nostru, aviaţia înseamnă una din disciplinele cele mai propice ca să-i desvolte facultăţile sufleteşti de care vorbiam. Un bun sburător nu este numai un abil meşteşugar al sborului. Nu este deajuns să ştie conduce aparatul pe umerii văzduhului, mai are nevoie — ca să poată stăpâni legile naturii — de o forţă de spirit, de caracter, bine definite. Cine crede că va putea înfrunta cerul cu sufletul hain, cu gândul pieziş, fără a-şi fi spălat mintea în frăgezimea norilor, nu va reuşi să supună spaţiul. Inălţarea omului dela pământ, pe aripi de avion sau de planor, este cea mai mare biruinţă a spiritului omenesc. Pe acest spirit, pe biruinţa lui permanentă, se bazează pregătirea technică a sburătorilor noştri de care aviaţia şi naţiunea au nevoie

Pedagogia sborului însăşi, fiindcă sborul are o pedagogie a lui, nu înseamnă altceva decât un examen continuu al calităţilor sufleteşti ale omului care, pus în cele mai variate şi mai neprevăzute situaţii şi a căror rezolvare nu poate depăşi nici o fracţiune de secundă de reflexie, trebuie să-şi pună la contribuţie toate puterile lui sufleteşti şi fizice pentru a învinge. Incordarea maximă pe care o trăeşte sburătorul este, astfel, supremul omagiu adus spiritului omenesc.

Iată dece aviaţia, cu toate aspectele ei, sbor fără motor, sau cu motor, înainte de a fi o şcoală a technicei superlative, este o disciplină spirituală şi anume cea mai completă. Aici se formează caractere de oţel de care au nevoie şi armata şi societatea, în aceiaşi măsură: şi una şi alta au nevoie de elemente cu o morală socială şi cu o conştiinţă a datoriei fără umbră de îndoială. Tot aci se face chiar, printr'un


cal tineretului aviat

foarte sever antrenament fizic şi sufletesc, reeducarea psihologiilor mai puţin pregătite pentru a înfrunta viaţa cu toate asprimile ei.

Pentru toate aceste motive, în şcolile de aviaţie, se face o adevărată educaţie a omului complet, cu trupul şi cu sufletul în aceiaşi măsură suple şi bine fortificate, capabile să înfrunte şi să domine viaţa, bărbăteşte; către aceste şcoli de adevărată energie omenească şi naţională trebuie îndemnat tineretul nostru de părinţii şi îndrumătorii lui.

Fiindcă nicăeri, mai mult ca în cadrele aviaţiei nu-şi poate afla un rost mai temeinic, tineretul românesc în această disciplină, pe cât de aspră pe atât de entuziastă şi de generatoare de satisfacţii nebănuite, acolo unde se învaţă cum trebuie apărată ţara cu tot capitalul ei spiritual de tradiţii glorioase, tineretul românesc se va găsi pe poziţiile lui fireşti, adică la temelia sa rituală a patriei şi la hotarele morale ale statului.

I. B.




Odată cu zorile, frontul elevilor este gata



DOGUL COMANDANTULUI INDEPLINE
ȘI „FUNCȚIUNEA" DE MASCOTĂ A U
ESCADRILE ROMÂNE DE BOMBARDAM

*(S. M. P. — Petre S*

Taxa poștală plătită în numerar conform aprobării Nr. 235920/1943 a Direcției Generale P. T. T.